

NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
49e jaargang - 49e année nr 284 / 3e trimestre - 3e trimestre 2006



Inzicht in
de realisaties en
de planning van
de Marine Component

Aperçu des réalisations
et du planning de la
Composante Marine

Marine Royale :
Réflexions à propos de
sa date de naissance



"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

49e jaargang - 49e année
nr. 284 - 2006/3



Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 15,00

Steunend lid / Membre protecteur
€ 20,00

Weldoener / Bienfaiteur
€ 30,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
473-6090311-30
van / de Neptunus Oostende

Uitgever - Editeur

VZW Neptunus ASBL

BP 17, 8400 Oostende

Tel/Fax: 059/80.66.66

E-mail: vzw.neptunus@scarlet.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue

Ph. Cornez - Aimé Liebaertstraat, 24 - 8400 Oostende

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

J.-C. Vanbostal

Lay-out

K. De Deyne - D. Mangelinckx

Vertaling, verbetering - Traduction, correction

J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité

C. Cappon

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

Erevoorzitter - Président d'honneur: J.- C. Liénart

Voorzitter - Président: Ph. Cornez

Penningmeester - Trésorier: J.- P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs: G. Busard,
C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, L. Delprat,
D. Henrard, A. Jacobs, L. Naessens, F. Philips, H. Rogie,
J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel, P. Van Damme,
E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur.

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.

ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable

Jean-Claude Vanbostal - Maalsesteenweg, 157 b 2
8310 Brugge

Druk / Impression: Lowyck drukkerij bvba, B 8400 Oostende

Kaft / Couverture:

Foto / photo: Koninklijke Marine / Marine Royale ©

Editoriaal-Editorial	130
Le Graf Zeppelin, un porte-avions de la Kriegsmarine! par Saint Bernard du Spuikom	131
Inzicht in de realisaties en de planning van de Marine Component Aperçu des réalisations et du planning de la Composante Marine door/par l'ADF J-P Robyns	135
Kapitein/Capitaine William Autrique par SBDS	139
L'axe cassé (IV) par G. Linet	140
Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (VIII) par IOM(b.d.) H. De Scheemaker	143
Marine Royale : Réflexions à propos de sa date de naissance (I) par CPV (hre) J.-C. Liénart	146
Info Marine par J.-C. Vanbostal	153
Amerikaans fregat USS Simpson op bezoek in de haven van Antwerpen door L. Naessens	169
Un nouvel avenir pour le Mercator? par H. Rogie	171
Over Schoolschepen en Zeevaartonderwijs (III) door R.F. Coulier	173
Armements ostendais et à Nieupoort au XXème siècle (XX) par A. Delporte	179
De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (V) door R. Thijs	183
Enkele korte berichten - En bref	188
La Belgique vue de ses fleuves par G. Daloze et M. Van Bussel	189
Escales de navires militaires étrangers en Belgique Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	190

Editoriaal - Editorial

De visie van de Commandant van de Marinecomponent La vision du Commandant de la Composante Marine

Daags voor de Opendeurdagen van de Marine had Flottielje admiraal Jean-Paul Robyns goed nieuws voor zijn personeel en de pers.

De negatieve geruchten die de laatste tijd de ronde doen omtrent de toekomst van de Marine, een eventuele fusie met de Nederlandse Marine en de verkoop van schepen, zijn inderdaad uit de lucht gegrepen. Onze Marine heeft wel degelijk een toekomst en zij blijft erin investeren.

De lijst van nieuwigheden en investeringen is lang. Zo is er de aankoop van twee Nederlandse fregatten, met helikopterplatform, die zullen ingezet worden voor missies in het buitenland. Beide schepen zullen uitgerust worden met nieuwe wapensystemen en krijgen een verbeterde technologische apparatuur; ze bieden overigens meer comfort aan de bemanning.

Het Fregat **Wielingen** wordt klaargemaakt voor de verkoop.

De zes mijnenjagers krijgen nieuwe systemen terwijl de **Godetia** een groot onderhoud zal ondergaan.

De admiraal kondigde eveneens een nauwere samenwerking aan met de Landcomponent die overigens in september een grote oefening hield vóór onze kust.

Samen met de scheepvaartpolitie en de douane zal de Marine deel uitmaken van een Veiligheidscorps, zodat we meer 'blauw' zullen zien op zee.

In de Middellandse zee zal de Marinecomponent deelnemen aan de strijd tegen drughandelaars en piraten. De admiraal legde eveneens de nadruk op het succes van de ontminningscampagne van de **Bellis** die een twintigtal springtuigen tot ontploffing bracht vóór de Nederlandse kust, met het gevolg dat de Nederlandse vissers meer vertrouwen krijgen en de ontdekking van zulke tuigen voortaan sneller aan de bevoegde overheid zullen melden.

Er is geen enkele sluiting van kazernes voorzien. Integendeel. Zo zal de Commissariaatsschool van Peutie verhuizen naar St-Kruis en anderzijds blijven de diensten van de Marine gecentraliseerd te Zeebrugge.

De Marine beschikt weliswaar over minder personeel maar dan toch in voldoende aantal om de schepen op operationeel niveau te houden.

(zie volledige toespraak van de Commandant van de Marinecomponent op pagina 135 van dit nummer.)

A la veille des Journées de la Marine, l'Amiral de flottille Jean-Paul Robyns a donné des nouvelles positives à son personnel et à la presse.

Les bruits négatifs circulant ces derniers mois à propos du futur de notre Marine, d'une fusion avec la Marine néerlandaise et de la vente de navires, ne sont en effet pas fondés. Notre Marine a un futur et elle continue à y investir.

La liste des nouveautés et investissements est longue. Ainsi il y a l'achat de deux frégates néerlandaises, munies de plate-formes hélicoptères, qui seront mises en oeuvre lors de missions à l'étranger. Ces navires vont recevoir de nouveaux systèmes d'armes et être dotés d'un meilleur équipement technologique ; ils offrent par ailleurs plus de confort à l'équipage.

La frégate **Wielingen** est préparée à la vente.

Les six chasseurs de mines vont tous recevoir de nouveaux systèmes tandis que le **Godetia** subira un grand entretien.

L'amiral fait également part d'une collaboration plus intense avec la Composante terrestre qui vient d'ailleurs d'organiser un grand exercice devant nos côtes en septembre.

De concert avec la police maritime et la douane, la Marine fera partie d'un Corps de sécurité ; nous verrons donc plus de 'bleu' en mer. En Méditerranée la Composante marine va participer à la lutte contre la drogue et la piraterie.

L'Amiral met par ailleurs l'accent sur le succès de la mission de déminage du **Bellis** qui a fait sauter vingt engins explosifs devant les côtes néerlandaises, donnant ainsi confiance aux pêcheurs qui signaleront dorénavant plus rapidement la découverte d'explosifs aux autorités compétentes.

Aucune fermeture de caserne n'est programmée à la Marine. L'Ecole de commissariat de la Défense de Peutie va même déménager à Sainte-Croix, et les services de la Marine restent centralisés à Zeebruges. Si la Marine dispose de moins de personnel, celui-ci est toujours en suffisance pour assurer le maintien des navires au niveau opérationnel.

(voir le discours complet du Commandant de la Composante Marine en page 135 de ce numéro)

Exceptionnelle découverte sous-marine en mer Baltique

Le Graf Zeppelin, un porte-avions de la Kriegsmarine!

Le 12 juillet dernier, des plongeurs opérant pour le compte de la société polonaise «Petrobaltic» ont découvert par 250 mètres de fond, à 55 kilomètres à l'ouvert du port de Wladyslawowo (Gdansk), une épave longue de plus de 260 m. Le 26 juillet, l'équipage du navire de recherche hydrographique de la marine polonaise *Orp Arctowski* envoyait robot et caméras à bord et confirmait qu'il s'agissait bien du *Graf Zeppelin*, l'un des deux porte-avions mis en chantier par l'Allemagne nazie en 1936 et qui disparut mystérieusement après la guerre! En effet, pendant plus de cinquante ans la position de cet immense navire --qui ne fut jamais opérationnel!-- fut jalousement gardée secrète par les Soviétiques.

Berlin 1935. Deux ans après son arrivée au pouvoir, Adolf Hitler annonça qu'il allait renforcer sa marine militaire en y incorporant des porte-avions. Suite à cela, en 1937, l'amiral E. Raeder présenta un ambitieux programme de construction navale, le «Plan Z», qui prévoyait¹ e.a. la mise sur cale de quatre unités avant 1945. Il lui fallut toutefois revoir sa copie en 1939 et réduire leur nombre à deux.

Le premier d'entre eux fut commandé le 16 novembre 1935 aux chantiers Deutsche Werke de Kiel. La quille de ce «*Flugzeugträger A*» fut posée le 28 décembre de l'année suivante et le lancement eut lieu le 8



Le Graf Zeppelin à Stettin en 1941.

décembre 1938. Il fut baptisé *Graf Zeppelin* en mémoire du célèbre industriel allemand Ferdinand von Zeppelin (1838 – 1917) et, en principe opérationnel fin 1940, devait être basé à Trondheim, au sud du Faettenfjord (Norvège).

Quant au second, il ne porta jamais d'autre nom que «*Flugzeugträger B*» car il ne fut jamais lancé. En effet, bien que sa quille fut posée en automne 1938 aux chantiers Krupp Germaniawerft, sa construction fut arrêtée en 1940 et il passa à la casse en février 1942!

En fait, le *Graf Zeppelin* ne fut lui non plus, jamais tout à fait achevé, ni donc

commissionné et intégré dans la flotte. Les raisons du non-aboutissement de ce double projet furent multiples et relevèrent entre autre, d'intrigues politiques internes et de féroces inimitiés personnelles.

D'une part, Hitler n'éprouvait qu'un intérêt limité pour les grands vaisseaux, voire pour la marine en général, faisant de celle-ci l'arme quelque peu oubliée de sa stratégie militaire. Il désirait avant tout des succès rapides et spectaculaires. N'avait-il pas un jour déclaré: «*La Marine, quel besoin en avons-nous? Je ne puis concevoir qu'une guerre européenne change de cours pour quelques navires*».

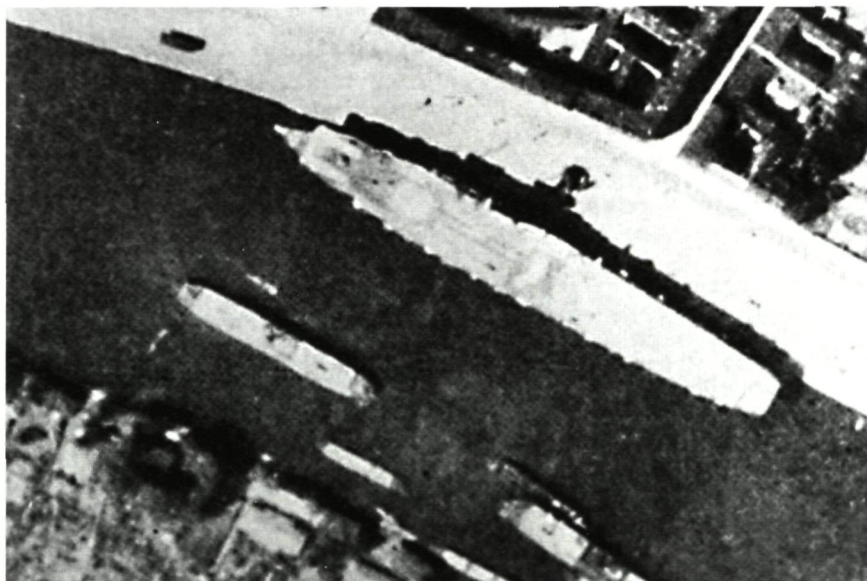
¹ Ce plan qui prévoyait une flotte de 13 cuirassés, 4 porte-avions, 33 croiseurs et 250 sous-marins, tous de conception moderne, devait permettre à l'Allemagne de disputer la maîtrise de la haute mer à la Grande Bretagne et si nécessaire aux Etats-Unis. Elle devrait être opérationnelle en 1944.

D'autre part, les minutes de ses conférences témoignent que le maréchal H. Göring, commandant en chef de la Luftwaffe, ne tolérait aucune ingérence dans l'organisation et la gestion de sa Luftwaffe et qu'il ne s'entendait pas avec l'amiral Raeder, chef de la marine. Il critiquait d'ailleurs ouvertement les projets de celui avec qui il était supposé devoir collaborer dans la gestion des porte-avions! En outre, les vues de Raeder étaient contestées au sein même de la Kriegsmarine, par l'amiral K. Dönitz, l'homme des U-Boote!

En mai 1941, Raeder, encore optimiste quant à la réalisation de ses objectifs, annonça à Hitler que le *Graf Zeppelin* serait achevé dans moins d'un an et qu'il faudrait encore quelques mois supplémentaires pour effectuer les essais en mer et entraîner les pilotes. Mais au fil de l'avancement des travaux les tensions entre Raeder et Göring ne cessèrent de croître. Au point que ce dernier, manœuvrant constamment pour retarder l'échéance, annonça un jour que les avions 'navalisés' à construire ne sauraient être prêts avant la fin de 1944.

C'est alors que, selon les dires de Raeder, Hitler ordonna la production d'avions destinés à ce porte-avions. Sous cette pression, l'air-marschall proposa de modifier des JU 87B – Stuka déjà obsolètes à l'époque et d'anciens modèles de Messerschmitt Bf 109². Ces deux types d'appareils n'étaient pas conçus pour être utilisés au départ d'un porte-avions et, même 'navalisés', leurs prestations auraient été inférieures à celles de leurs concurrents alliés.

Enfin, pour saborder totalement le projet, Göring fit savoir que ces appareils aussi, ne seraient pas disponibles avant la fin de 1944, et qu'en outre, avec ce type d'avion, il fallait modifier les installations du pont d'envol, ce qui engendrerait un délai supplémentaire. Furieux, Raeder dut cependant s'incliner car c'était cela ou rien en plus du fait qu'il devait aussi accepter que les



Vue aérienne prise par la Royal Air Force en 1941.

pilotes restassent sous l'autorité de la Luftwaffe!

En décembre 1942 le *Graf Zeppelin* fut transféré à Gdansk pour y achever sa construction, mais l'issue de la bataille en mer de Barentz contre le convoi JW51B désillusionna Hitler au point que la construction de tous les grands navires fut arrêtée, y compris celle du porte-avions

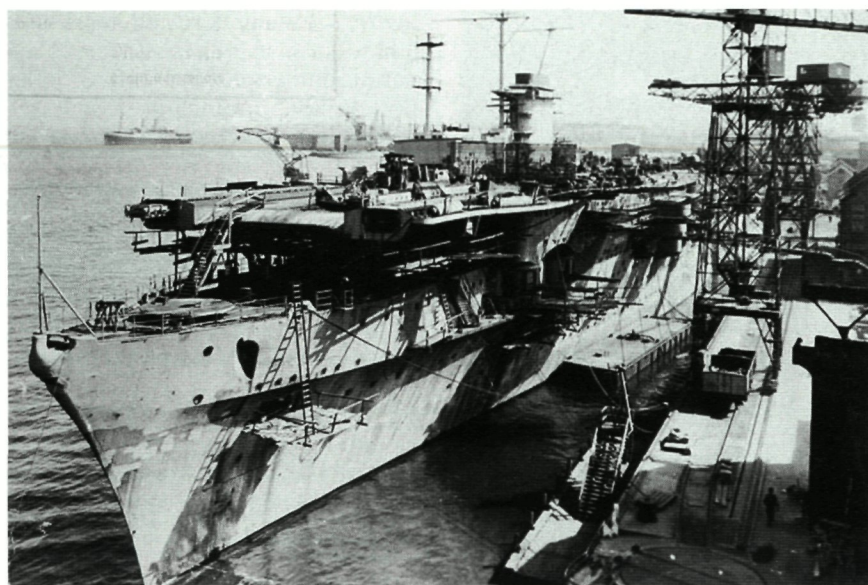
qui était terminé à 80 %. Les canons de 150 mm déjà installés à bord furent démontés et transportés en Norvège pour y servir d'artillerie côtière (*Marine-Küsten-Batterie: MKB 6/514, MKB 5/512, etc.*).

Confronté à une telle situation, le formaliste et distant Raeder demanda en janvier 1943, à être relevé de ses fonctions. Dönitz prit



Cérémonie de lancement à Kiel en 1938.

² En 1942, des projets de 'navalisation' furent aussi étudiés pour les ME 155 V et JU-87 E (D en version navale), mais aucun de ces appareils ne fut mis en production!



Ce navire se révéla un gouffre financier pour le régime!

sa place et comprit rapidement tout l'intérêt d'être fréquemment en contact avec Hitler pour contrebalancer les machinations de Göring et assurer à sa marine une place plus convenable dans la stratégie allemande. Persuadé de la supériorité de l'arme sous-marine, il en promouvra le programme de construction et en avril 1943 les travaux sur le porte-avions furent définitivement arrêtés. Le *Graf Zeppelin* termina la guerre au mouillage de Stettin (actuellement Szczecin) comme entrepôt de pièces détachées pour les sous-marins. Le 25 avril 1945, la fin de la guerre approchant et avant que l'armée soviétique ne s'empare de la ville, les Allemands le sabordèrent dans les eaux peu profondes d'un affluent de l'Oder en crevant sa coque à la dynamite.

Après l'armistice, les termes de la *Allied Tripartite Commission*, -- composée des Alliés, des Allemands et des Japonais-- stipulaient que les navires endommagés ou sabordés, (Catégorie C) devaient être démolis ou coulés en eau profonde avant le 15 août 1946. Mais les Soviétiques, négligeant les accords, décidèrent de restaurer le *Graf Zeppelin* et le

renflouèrent en mars 1946. Une des dernières photos (connue) du navire le montre appareillant de Swinemünde (Swinoujscie) le 7 avril 1946, son pont encombré d'éléments de construction, de caisses et coffres diverses, ce qui laisse supposer qu'il était ainsi utilisé pour transporter des éléments d'usines polonaises vers l'Union soviétique. La suite de son histoire est assez trouble, car on perdit sa trace pendant des années.

Les spéculations allèrent bon train. Selon certains, la coque avait été touée vers Leningrad; mais dans ce cas les services de renseignements alliés auraient eu vent de l'arrivée d'une telle unité. Il convient cependant de mentionner qu'à l'époque l'observation de la circulation maritime en Baltique était rendue difficile par la présence de nombreux champs de mines et particulièrement ceux du golfe de Finlande. D'autres suggérèrent que le navire, trop chargé et mal, avait chaviré en mer au cours d'une violente tempête lors de son transfert. Il fut également affirmé qu'il avait heurté une mine et coulé à l'ouvert de Rügen, quoique cette ville ne

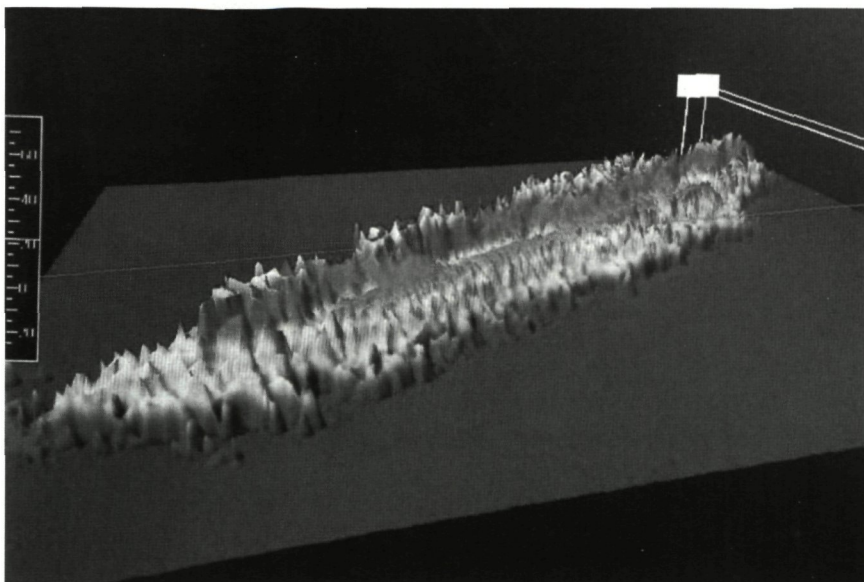
soit pas sur la route vers Leningrad. Etc.

Dans les années 1990, l'ouverture des archives russes révélèrent de nouveaux éléments; il apparut que le navire avait en effet été remorqué vers les chantiers de Leningrad (ceux de Szczecin ayant été détruits) où on espérait pouvoir le réparer et le remettre en service. Mais comme cette opération s'avéra irréalisable, il fut utilisé comme base flottante baptisée IA-101 avant d'être ramené à Swinemünde. Le 16 août 1947, il fut toué à l'ouvert de cette ville portuaire pour servir de cible d'exercice à des navires de guerre et bombardiers soviétiques qui finirent par le couler³. Depuis ce jour-là et jusqu'au 12 juillet dernier on perdit la trace de l'ex- *Graf Zeppelin*.

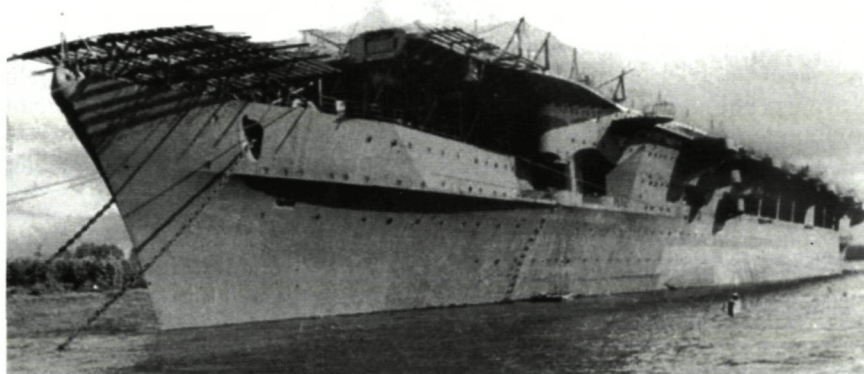
Par cet exercice, les Soviétiques satisfaisaient non seulement aux conditions de la Commission Tripartite, mais ils avaient surtout acquis l'indispensable expérience de la destruction d'un porte-avions. Fut-il un jour ... américain! Car, tandis que s'annonçaient les prémices de la guerre froide, ils avaient pris conscience de l'importante flotte de porte-avions que possédait la U.S.Navy et de son importance stratégique en cas de conflit entre les deux pays.

Quant à la (supposée) capacité opérationnelle de ce porte-avions, il convient de remarquer qu'à l'inverse des Anglais, Américains ou Japonais, les Allemands n'avaient aucune expérience en la matière. Au niveau de la conception par exemple, si on trouvait quelques innovations technologiques remarquables, de notables lacunes apparaissaient aussi. Ainsi, l'important armement de surface prévu ne serait que peu utilisé sur ce type de navire, mais augmentait considérablement son poids. L'artillerie anti-aérienne était multiple mais mal située, tout du côté tribord. Son rayon d'action était trop réduit alors qu'il devait opérer avec d'autres bâtiments de

3 En outre, pour (re)-créer les circonstances d'une attaque réelle au cours de laquelle les munitions et les soutes à carburant auraient été touchées, on plaça pas moins de 16 bombes à bord: 2 de 1.000 kg dont une dans la cheminée, 2 de 500 kg, 3 de 250 kg, 5 de 100 kg ainsi que 4 obus de 180 mm pesant 92 kg. Les avions lancèrent 6 bombes et 2 torpilles (530 mm) furent lancées par le OE-503 et le destroyer Slavnyi, celles-ci donnant le coup de grâce: 23 minutes plus tard le *Graf Zeppelin* coulait!



Une image topographique en 3-D réalisée par la Marine polonaise.



Les Allemands ont sabordé leur porte-avions en 1945 mais les Soviétiques le récupérèrent.

Caractéristiques

Déplacement	: 33.500 tonnes/19.000 tons standard
Longueur	: 262.50 m
Largeur	: 31.50 m
Propulsion	: Turbine de 150.000 kW actionnant 4 hélices
Vitesse	: 34 noeuds
Autonomie	: 8.000 nautiques à 19 noeuds
Equipage	: 1.720 + 306 Flight
Armement	: 16 canons de 150 mm 12 canons de 105 mm 22 canons de 37 mm 28 canons (Flak) de 20 mm.

guerre de haut bord sur les routes atlantiques. Aussi le nombre d'appareils embarqués était limité. Si les porte-avions américains de la Essex Class de l'époque en emportaient de 80 à 100, sur le *Graf Zeppelin* seule une bonne quarantaine était prévue. Et encore des appareils peu performants. Etc.

N'empêche que s'il avait été mis en service et judicieusement engagé, sa valeur ajoutée eut pu être importante pour la flotte de haute mer en lui assurant un support tactique essentiel. Un apport qui aurait sans doute put changer l'issue de batailles navales au cours desquelles les *Bismarck* et *Tirpitz* furent coulés ...

Quoiqu'il en soit «...It was a grandiose technical achievement, mainly when you consider that the Germans had no examples to work from to build such a carrier!» comme l'écrivit Ulrich Israel dans son livre consacré au *Graf Zeppelin*.

Quant à savoir ce que deviendra cette épave remarquable, disons que selon les lois maritimes internationales elle reste, en principe, la propriété de la République fédérale d'Allemagne, mais le ministère de la Défense aurait déjà affirmé que cette juridiction était en cours de discussion. Mais tous les mystères de ce navire ne seront pas éclaircis pour autant ...

Saint Bernard du Spuikom

Photos © DPA/DDP/AFP/Polish Navy.

01: Maquette du *Graf Zeppelin*. Musée de Bremerhaven.

Beste lezers,

Mijn eerste zes maanden als Commandant van de Marinecomponent zitten er op, de Fasten en de Opendeurdagen zijn achter de rug en de tijd is dus gekomen om U een inzicht te geven in de realisaties en de planning.

Op het vlak van organisatie en personeel zijn we erg druk bezig geweest

Het eerste deel van de audit van ACOS O&T en de Componenten is achter de rug. De resultaten worden eerstdaags verwacht. Zij zullen, samen met de reorganisatie van de Nederlandse strijdkrachten, ongetwijfeld aanleiding geven tot een andere invulling van onze Component. Wees gerust, dit betekent geen mutaties of afslanking van personeel. De wijzigingen zullen vooral merkbaar zijn op Stafniveau waar andere accenten zullen gelegd worden en we zullen werken volgens processen, zijnde Operaties, Ondersteuning en Planning & Controle. Dit zal ons toelaten transparant te zijn naar de Eenheidsstaf toe en naar ABNL. Het gemengd loopbaanconcept zit tevens in zijn finale fase.

Ik kan U spijtig genoeg nog niet méér informatie geven dan wat reeds in Direct verschenen is maar ik kan U verzekeren dat er geen ontslagen zullen vallen, zoals sommigen beweren, vermits er een lange transitoire fase ingebouwd wordt. Voor zover ik het kan beoordelen betekent het een vooruitgang voor het personeel en de Component, vermits het méér ontplooiingsmogelijkheden garandeert en méér flexibiliteit, hetgeen inspeelt op de behoefte van de jeugd. In elk geval is het zo dat een ploeg van Human Resources weldra alle eenheden in detail komt brieven. Het luik der remuneraties, beter bekend onder de naam 'de drie pijlers', is zo goed als rond. Ik kan U nogmaals verzekeren dat niemand erop achteruit gaat qua vergoedingen. Integendeel, bepaalde categorieën zullen erop vooruitgaan.

De nieuwe OT van de Reserve is opgemaakt. We hebben alles uit de brand gesleept wat mogelijk was. In de toekomst zullen we moeten werken met een weliswaar veel kleinere reserve maar zij zal tegemoetkomen aan onze reële behoeften. De korte oproepperiode zal ons echter niet meer toelaten om een varende reserve in stand te houden.

De vormingen van Defensie werden tevens onder de loep genomen. Ook wat betreft dit dossier kan ik U meedelen dat we het er héél goed van afgebracht hebben. Alle operationele vormingen worden

Chers lecteurs,

Voilà plus de six mois que j'exerce la fonction de Commandant de la Composante Marine; entretemps les Fastes et les Journées portes ouvertes sont terminés et le temps me semble donc venu de vous donner un aperçu des réalisations et du planning.



Au niveau de l'organisation et du personnel nous avons été très actifs

La première partie de l'audit ACOS O&T et des Composantes est terminée. Les résultats sont attendus prochainement. Conjointement avec la réorganisation des forces armées des Pays-Bas, ils donneront une nouvelle consistance à notre Composante. Mais ne vous inquiétez pas, cela ne signifie nullement qu'il y aura des mutations ou des réductions de personnel. Les changements se feront surtout au niveau de l'Etat-major, où d'autres accents seront mis et où nous mettrons en application certains processus, à savoir les Opérations, le Soutien et le Planning & le Contrôle. Cela devra nous permettre d'être transparents à l'égard de l'Etat-major unique et d'ABNL.

Le concept de carrière mixte en arrive à sa dernière phase. Je ne puis malheureusement vous donner plus d'informations que celles parues dans Direct, mais je peux vous assurer qu'il n'y aura, comme certains le prétendent, aucun licenciement étant donné qu'une longue phase de transition est prévue. Pour autant que je puisse en juger, ce plan équivaut à un progrès pour le personnel et la Composante, puisqu'il garantira de plus grandes possibilités de déploiement et une plus grande flexibilité, répondant ainsi aux aspirations des jeunes. De toute façon une équipe de Human Resources donnera bientôt un briefing détaillé dans toutes les unités.

Quant au volet rémunérations, mieux connu sous le nom 'les trois axes', il est pratiquement prêt. Ici également, je puis vous assurer que personne ne sera lésé au niveau des indemnités. Au contraire, certaines catégories de personnel seront avantagées.

Le nouveau TO de la Réserve est terminé. Nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire. A l'avenir nous travaillerons avec une réserve certes réduite, mais une réserve qui correspondra à nos besoins réels. La courte période de rappel ne nous permettra hélas plus de maintenir une réserve navigante.

Les formations au sein de la Défense ont également été examinées à la loupe. Ici aussi, je peux vous assurer que nous nous en sortons confortablement. Toutes les formations opérationnelles sont du ressort

gestuurd door de Component en de vormingen 'Steun aan de operaties' (e.g. Commissariaatsschool) door de directeur Vorming. Ook hier dus géén mutaties en DIRNAVFORM blijft te St-Kruis met alle bestaande scholen.

Op de prioriteitenlijst van zowel de Belgische als de Nederlandse defensiestaf staat een doorgedreven vervlechting van onze organisaties centraal. Mede door de aanschaf van Nederlandse M fregatten zijn de besprekingen gestart om te onderzoeken wat we voor elkaar kunnen betekenen op technisch/logistiek vlak teneinde tot meer doelmatigheid en doeltreffendheid te komen op dit vlak.

Zoals ik U beloofd heb loopt er momenteel een studie over de opwaardering van de functies onderofficieren. Meer daarover na afronding.

Tenslotte nog een woord over de ontschepings/inschepings-politiek die menigeen onder U zorgen baart. Aan de hand van de cijfers kan ik verzekeren dat we er echt op vooruitgegaan zijn. Toegegeven, het is nog verre van perfect. Onze personeelsdienst doet trouwens zijn uiterste best om de nadelige gevolgen ervan tot een minimum te beperken maar hij staat met de rug tegen de muur wegens tekorten in bepaalde personeelscategorieën. De toekomst moet soelaas brengen op voorwaarde dat de rekrutering volgt.

Op het vlak van de middelen zitten we conform Plan

Het project M fregatten is in volle uitvoering. Eind maart volgend jaar komt de F930 **Leopold I** eraan. Een groot deel van de bemanning zit in opleiding en na een ietwat moeilijke start draait ze nu op volle toeren. Ik heb er alle vertrouwen in dat het tijdschema gerespecteerd zal worden. Het tweede fregat, de F931 **Louise-Marie**, vervoeft ons het jaar daarop, normaal in maart. Dit houdt meteen in dat de **Wielingen** niet meer vaart en dat de **Westdiep** in principe volgend jaar enkel beperkte opdrachten zal uitvoeren. Wat de verkoop van de E71's betreft is DG Material Resources in Brussel nog steeds druk bezig om potentiële klanten te vinden.

De CUP CMT heeft wat achterstand opgelopen hetgeen, gezien de omvang van het project, ons geenszins mag verwonderen. De meeste resultaten zijn echter bevredigend. Dit project vergt een grote inspanning van zowel NAVLOG als van de bemanningen maar het zal binnenkort zijn vruchten afwerpen. Gezien twee eenheden tegelijkertijd aangepakt worden zijn slechts 3 à 4 mijnenjagers beschikbaar voor de resterende opdrachten wat het ons uiteraard niet gemakkelijker maakt.

De reconversie van de **Godetia** is afgerond. Alle systemen die in aanmerking kwamen voor vernieuwing zijn inderdaad vernieuwd, o.m. de commandofaciliteiten en de 'fueling astern' capaciteit, de bediening der motoren en de leefbaarheid in de kajuiten. Helaas was het budget ontoereikend om bepaalde plannen te verwezenlijken zoals bv. de keuken, de helihangar en enkele andere projecten. Dit zal nog een grote inspanning vergen, weer van NAVLOG en van de bemanningen. Het hoofddoel is nog steeds de **Godetia** in te zetten als commandoplatform zoals dit reeds onlangs gebeurde

de la Composante et le directeur Formations sera responsable des formations 'Appui aux opérations' (telle par exemple l'Ecole de commissariat). Donc une fois de plus, pas de mutations : DIRNAVFORM reste à Bruges Sainte-Croix avec toutes ses écoles sans exception.

Une des priorités des états-majors belge et hollandais est la continuation de l'intégration de nos deux organisations. A l'occasion de l'acquisition des deux frégates néerlandaises de type M, des négociations ont d'ailleurs démarré afin d'examiner les possibilités de synergie au niveaux logistique et technique, de manière à obtenir une efficacité et une efficience accrue en ce domaine.

Comme je l'avais promis, une étude est momentanément en cours sur la revalorisation des fonctions sous-officiers. De plus amples détails suivront.

Enfin un mot sur la politique d'embarquement/débarquement, un gros souci pour plusieurs d'entre vous. A la lumière des chiffres, je peux vous assurer que nous avons fait des progrès. Je l'admets, c'est loin d'être parfait. Mais notre service du personnel met tout en œuvre afin d'en limiter les répercussions au strict minimum, mais il se retrouve parfois le dos au mur en ce qui concerne certaines catégories de personnel. L'avenir devrait nous soulager, à condition du moins que le recrutement suive.

Au niveau des moyens, nous sommes à jour

Le projet des frégates de type M est en pleine phase d'exécution. Le F930 **Léopold I** sera livré fin mars de l'année prochaine. Une grande partie de son équipage est en formation et après un démarrage quelque peu difficile, nous avons atteint notre rythme de croisière. Je suis absolument sûr que le schéma sera respecté. La deuxième frégate, le F931 **Louise-Marie**, rejoindra la flotte l'année d'après, sauf imprévus au mois de mars. Il en résulte donc que le **Wielingen** ne prendra plus la mer et que l'année prochaine le **Westdiep** n'effectuera en principe que des missions restreintes. Quant à la vente des E-71's, DGMR à Bruxelles s'affaire toujours activement à trouver des clients potentiels.

La CUP CMT a subi quelques retards, ce qui, vu l'ampleur du projet, n'a rien d'étonnant. Mais les résultats sont vraiment encourageants. Ce projet demande de gros efforts tant de la part de NAVLOG que de la part des équipages, mais ils porteront leurs fruits prochainement. Etant donné que deux unités sont simultanément en CUP, il ne nous reste par conséquent que 3 à 4 CMT de disponibles pour assurer les autres missions, ce qui ne facilitera assurément pas notre tâche.

La reconversion du **Godetia** est terminée. Tous les systèmes dont le remplacement était prévu, tels les systèmes de commandement, la capacité de fueling à l'arrière, la commande de la machinerie, ainsi que le confort dans les cabines, ont été remplacés. Le budget total était hélas limité et certains programmes n'ont pu être réalisés, comme la cuisine, le hangar hélicoptère et quelques autres projets. Ces derniers demanderont encore de gros efforts de la part de NAVLOG et des équipages. Le but principal est la mise en œuvre

tijdens de eerste fase van de nationale joint oefening Quick Response in september, en volgend jaar tijdens de NRF periode met het commando van MCM TG1. Onze RDS eenheden –onze werkpaarden– kampen met veel technische defecten. De vervanging van deze platformen door nieuwe patrouilleschepen blijft voor mij een eerste prioriteit met streefdatum 2010.

De studie over het gebruik van de nieuwe helikopters NH90 is aangevat. Zoals U weet zullen deze helikopters ook ingezet worden aan boord van onze nieuwe fregatten. Maar de goede oude Alouettes blijven wel hun diensten bewijzen tot vervanging van de **Godetia**, momenteel voorzien voor 2015.

Wat de vernieuwing aan wal betreft hopen we eind dit jaar het nieuwe COMMCEN en het MIK/MARSAC (Maritiem informatiekruispunt/maritime situation awareness centre) te Zeebrugge te kunnen openen en starten we volgend jaar met de aanpassingen van de Commissariaatsschool te Brugge en van het Mine Warfare Data Centre te Oostende.

Ik wil hier tevens aanhalen dat EGUERMIN dit jaar als Centre of Excellence door de NATO zal aanvaard worden en dat MOST de certificatie van de NATO Response Force MCM-eenheden naar zich toe wil halen.

Op het vlak van de Operaties

Op dat vlak zitten we in lijn met het Operationeel Jaarplan. Elke opdracht is belangrijk maar op het vlak van de Ops wil ik toch de **Crocus**, de **Bellis**, de **Westdiep**, de ALOIII en het FLS team in Steadfast Jaguar vermelden, die allen schitterend werk geleverd hebben, zoals altijd trouw ondersteund door Zeebrugge en Den Helder. Voor dit jaar wacht ons nog een CD Ops en een counter MCM operatie in de Baltische zee.

Tenslotte meer algemeen

De eerste helft van dit jaar hebben we zeer goed gescoord op het vlak van IPR. Onze media-score ligt hoger dan die van de andere Componenten. De Fasten waren een hoogtepunt en ik ben van plan de speech van onze Minister te verspreiden omdat het lang geleden was dat er zo lovend over onze Marine gesproken werd.

In ditzelfde kader heb ik er op aangedrongen dat onze ‘anciens’ meer betrokken zouden worden bij en ingelicht omtrent onze activiteiten.

Communicatie was ook een van mijn prioriteiten. We maken vorderingen maar er moet nog een lange weg afgelegd worden. Ik heb van ieder vrij moment in mijn agenda gebruik gemaakt om de directies, de kwartieren, de schepen en de afgelegen eenheden te bezoeken, maar dat is niet voldoende. Dit blijft voor mij een prio nummer één.

Als laatste punt had ik het begin dit jaar over respect. Respect van de mindere voor de meerdere en omgekeerd. Dit is een eerste vereiste voor het harmonieus functioneren van een bedrijf. Respect dwing je in de eerste plaats af door je eigen houding en je attitude. In dit kader geef ik toe dat ik gehecht ben aan bepaalde marinetradities die hoog moeten gehouden worden. Sommige heb ik reeds, met

du **Godetia** comme plate-forme de commandement, comme cela vient d’être le cas en septembre lors de la première phase de l’exercice conjoint Quick Response, et de prolonger cette expérience l’année prochaine au sein de la NRF, comme plate-forme de commandement MCM TG1.

Nos unités RDS –nos chevaux de labour– sont confrontées à de gros problèmes techniques. Le remplacement de ces plate-formes par de nouveaux patrouilleurs reste pour moi une priorité, à réaliser au plus tard en 2010.

L’étude sur l’utilisation des nouveaux hélicoptères NH 90 a démarré. Comme chacun sait ces hélicoptères seront mis en oeuvre sur nos frégates. Mais nos bonnes vieilles Alouettes resteront en service jusqu’au remplacement du **Godetia**, actuellement prévu pour 2015.

En ce qui concerne les projets à quai, nous espérons ouvrir fin de cette année encore le nouveau COMMCEN et le MIK/MARSAC (Maritime awareness centre) à Zeebruges et démarrer l’année prochaine les adaptations à l’Ecole de commissariat de Bruges et au Mine Warfare Data Centre à Ostende. J’aimerais souligner ici qu’EGUERMIN a reçu cette année de la part de l’OTAN le titre de Centre of Excellence et que MOST prépare la certification des unités MCM de la NATO Response Force.

Au niveau des opérations

A ce niveau tout se déroule conformément au plan annuel opérationnel. Chaque mission est importante, mais au niveau des opérations, j’aimerais néanmoins citer le **Crocus**, le **Bellis**, le **Westdiep**, l’ALO III et l’équipe FLS au sein de Steadfast Jaguar, qui tous ont fourni un travail remarquable, comme toujours en collaboration intensive avec Zeebruges et Den Helder. Cette année nous réserve encore une opération anti-drogue et une opération MCM en Baltique.

Et enfin de manière générale

Dans le domaine de l’IPR la Composante s’est très bien acquittée de sa tâche durant la première moitié de l’année. Notre ‘score’ dans les media se situe bien au-dessus de celui des autres Composantes. Les Fastes furent une apothéose et j’ai l’intention de diffuser le discours de notre Ministre, car il y a longtemps déjà que quelqu’un n’avait plus fait un tel éloge de notre Marine.

Dans ce même cadre, j’ai insisté afin que nos ‘anciens’ soient plus associés à nos activités et mieux informés.

La communication est également une de mes priorités. Nous avons évolué dans le bon sens, mais il reste un long chemin à parcourir. J’ai profité de tous mes moments libres pour visiter les directions, les quartiers, les navires et d’autres unités plus éloignées, mais cela n’est pas suffisant. Cela reste ma première priorité.

En début d’année j’avais mentionné comme dernier point le respect. Le respect des subalternes vis-à-vis des supérieurs et inversement. Voilà une condition essentielle pour qu’une entreprise fonctionne harmonieusement. On commande le respect en premier

de hulp van onze CMAC, terugingevoerd in onze Component.

Ik ben fier op wat jullie tot hier toe gepresteerd hebben. Ik heb er een gerust hart in dat, dankzij jullie medewerking, onze talloze doelstellingen tot een goed einde zullen gebracht worden. Er zijn heel veel mensen, binnen en buiten de Component, die dankzij hun persoonlijke inzet ervoor zorgen dat onze werking en ons imago steeds verbeteren. Behalve de bemanningen en de directies wil ik hier het voorbeeld aanhalen van onze sportsectie, de OSC, de kinderkribbe, de ateliers en het burgerpersoneel, de sectie Marine van het Koninklijk Legermuseum, kortom zoveel om op te noemen.

Laat me eindigen met jullie allen van ganser harte te danken. Keep smiling, de Marine heeft een mooie toekomst.

Flottielje admiraal Jean-Paul Robyns

lieu par son propre comportement et son attitude. A ce sujet, j'admets que j'attache beaucoup d'importance au respect de certaines traditions maritimes. Grâce à la collaboration du CMAC, j'en ai déjà réintroduit quelques-unes au sein de la Composante.

Je suis fier de ce que vous avez tous réalisé jusqu'à présent. Je reste persuadé que nous allons, grâce à votre collaboration, atteindre nos nombreux objectifs. Il y a beaucoup de personnes au sein et en dehors de notre Composante qui, par leur engagement enthousiaste, veillent à ce que le fonctionnement de notre Marine et son image aillent en s'améliorant. Outre les équipages et les directions, j'aimerais citer ici la section sport, l'OSC, la crèche, les ateliers et le personnel civil, la section Marine du musée Royal de l'Armée, bref, trop de personnes pour les nommer toutes ...

Permettez-moi de clôturer en vous remerciant tous de tout coeur. Keep smiling, la Marine a un bel avenir devant soi...

Amiral de flottille Jean-Paul Robyns



Kapitein William Autrique (cfr. Neptunus nr 288 blz. 123)



Wij ontvingen volgende brief van Sbds: « Hierbij mijn bijdrage tot het artikel in de laatste Neptunus betreffende de Belgische kapitein, Wiliam Autrique, die een vijftigtal passagiers van de Titanic zou gered hebben. De tanker waarover hij het bevel voerde (?) en/of waarvan sprake, zou volgens mij de La Campine kunnen zijn. Dit schip van 2.542 t., 94 m lang en 12 m breed werd in 1890 gebouwd voor rekening van de Antwerpse rederij F. Speth & C°; in 1892 werd het verkocht aan Palmers' SB & Iron C° Newcastle die het op zijn beurt doorverkocht aan de American Petroleum C° Rotterdam. Tijdens een overtocht van Rotterdam naar New York werd La Campine op 13 maart 1917 gepiraaid en met het kanon tot zinken gebracht door de UC-50, op ongeveer 56°00'00 N – 04°57'00 E. Er zou van dit schip (onder Belgische vlag) een schilderij bestaan van de hand van A. Jacobsen.

Terloops vermeld: de duikboot UC-50 kwam in dienst op 23 december 1916 en hij verging tijdens een patrouille in de Golf van Biscaye op 7 januari 1918, na 29 schepen voor een totaal van 45.822 ton tot zinken te hebben gebracht.

Wat de driemaster Général de Louis betreft, ik heb er tot op heden niet het minste spoor van kunnen vinden maar ik sluit niet uit dat hij bestaan heeft; er werden inderdaad driemasters zoals Général de Boisdeffre, - de Charrette, - Faïdherbe, - de Négrier, - de Somis, enz in de streek van Nantes gebouwd.

Wat die zogezegde redding betreft meen ik dat we hier in een journalistiek 'fantasialand' beland zijn. Het is gewoon onvoorstelbaar dat passagiers van de Titanic door de La Campine zouden gered zijn zonder dat daar ooit sprake van zou geweest zijn, noch op het proces noch in de talloze artikels en studies die sedert tientallen jaren aan die schipbreuk gewijd zijn. Laat ons ernstig blijven!

Het is natuurlijk mogelijk dat de grootvader van deze lezer aan de journalist in kwestie verteld heeft dat hij op de hoogte was van de gevaren die de Titanic liep omdat hij meerdere malen in die wateren gevaren had. Dat betekent nog niet dat hij ter plekke was op die bewuste aprildag ... ».

Le capitaine William Autrique (voir Neptunus n° 282 p 123):

Sbds nous écrit : « Suite à l'article paru dans le dernier Neptunus à propos de ce capitaine belge, William Autrique, qui aurait sauvé une cinquantaine de passagers lors du naufrage du Titanic, voici ma contribution. Le pétrolier qu'il commandait (?) et/ou dont question, pourrait être, je pense, le ss La Campine de 2.542 t.j.b. pour 94 m de long et 12 de large. Construit en 1890 pour le compte de l'armateur F. Speth & C° d'Anvers, il fut vendu en 1892 à la Palmers' SB & Iron C° de Newcastle qui le transféra, à son tour, à la American Petroleum C° de Rotterdam. Lors d'un voyage de Rotterdam vers New York, La Campine fut arraisonné par le sous-marin UC-50 et coulé au canon, le 13 mars 1917, en position (approx.) 56°00'00 N – 04°57'00 E. Il existerait un tableau de ce navire (sous pavillon belge) réalisé par A. Jacobsen.

Pour l'anecdote : le sous-marin UC-50 fut mis en service le 23 décembre 1916 et il disparut en patrouille dans le Golfe de Gascogne, le 7 janvier 1918, après avoir coulé 29 navires pour un total de 45.822 tonnes.

En ce qui concerne le voilier trois-mâts nantais Général de Louis, je n'ai jusqu'à présent pas retrouvé de trace d'un tel nom, mais il n'est pas exclu qu'il ait réellement existé. Ainsi les trois- mâts Général de Boisdeffre, - de Charrette, - Faïdherbe, - de Négrier, - de Somis, etc. ont été lancés dans la région de Nantes.

Quant à l'anecdote du sauvetage, je pense que l'on navigue en plein délire journalistique. Il n'est pas concevable que des passagers du Titanic aient été sauvés par La Campine sans que ce fait eût jamais été mentionné ni au procès, ni dans les nombreuses études faites et publiées sur ce naufrage depuis des décennies. Soyons sérieux ! Peut-être l'aïeul de ce lecteur a-t-il raconté à ce journaliste qu'il connaissait bien les dangers encourus par le Titanic pour avoir emprunté lui-même cette route à de multiples reprises. Ce qui ne prouve pas qu'il était sur zone ce jour d'avril 1912... ».

L'axe cassé (IV)

Une des aventures de l'Eupen, du 25 août au 4 octobre 1962

Gibraltar, le 21 septembre 1962

Je profite que la table est débarrassée et propre pour te raconter un peu ma sortie d'hier. Nous avons quitté le bateau vers sept heures et demi et nous sommes partis tout doucement vers le mess. Léon H. et l'adjudant étaient avec nous, mais nous ne nous y intéressions pas beaucoup. Sur le chemin, l'adjudant racontait des histoires de mal de mer et faisait de grands gestes. Dix minutes après notre départ, nous arrivions au mess. Il se trouve dans le quartier réservé aux marins et autres militaires. De l'extérieur il fait plutôt minable car c'est une vieille baraque comme il y en a à la caserne de Ste-Croix. Quand on entre on est assez surpris d'y trouver un réel confort et une ambiance de calme. Il y a partout de petites tables entourées de fauteuils clubs. Dans un coin il y a le bar bien fourni. A côté du bar se trouve une place réservée aux joueurs de fléchettes (Vogelpik) et plus loin, posé sur une petite table, se trouve un pick-up avec quelques disques. Bien qu'ils soient assez vieux, il y en a de très beaux, ce sont presque tous des disques de «Party» avec de la musique de danse. Quelques-uns sont de grande musique. Ce qui attire aussi l'attention, c'est l'indication des WC, pour les dames (pardon pour les ladies) il est marqué EVE et pour les hommes ADAM. Comme c'était la première fois que j'y allais, on m'a présenté au président du mess. Evidemment, ce fut fait en anglais, mais comme je n'ai pas dit grand chose, je n'ai pas eu trop difficile. Cette formalité faite, on

s'est installé dans les fauteuils et j'ai donné mes quatre shillings à Roger en lui disant de payer tout le temps. La première tournée, Roger a pris un whisky et moi un grand verre de bière d'une contenance d'une pinte (0,5679 litre). Comme nous n'étions pas riches, Roger et moi buvions ensemble et les deux autres ensemble. Quelques minutes après notre arrivée, un Anglais de la connaissance des trois autres et se prénommant Harry est venu s'asseoir à notre table. On lui a payé un verre et on a commencé à discuter. J'ai constaté que cet Anglais était beaucoup plus sympathique que beaucoup de ses congénères. Quand il parlait, il articulait bien et le faisait lentement pour que j'aie des chances de comprendre.

Peu après j'ai fait quelque chose d'incroyable. Je déteste de jouer aux fléchettes et j'ai proposé à Roger de jouer une partie avec moi. Comme il ne connaissait pas les règles, je les lui ai apprises et on a joué. Malgré toutes mes explications, il a trouvé le moyen de perdre, ou plutôt de ne pas gagner. On n'a joué que cette partie-là et on est revenu s'asseoir. L'adjudant lisait son journal comme un gros paysan. Comme je suis distrait je manquais la moitié de la conversation, alors j'ai décidé de la perdre complètement et je me suis occupé du pick-up. Je ne connaissais pas le principe, mais mon intelligence supérieure m'a fait découvrir le mécanisme. J'ai alors fait une petite sélection de disques. J'ai choisi quelques tangos dont la «Comparsita» et je pensais à toi en l'écoutant. Je pensais aussi au film «Certains l'aiment chaud».

La soirée a ainsi passé tranquillement. Le seul point noir est que Roger n'a pas voulu partir à neuf heures. Il voulait se saouler pour oublier, Hum... A onze heures, on a fermé le bar mais le mess restait ouvert. Pendant que nous étions là, il est venu quelques types avec leur femme. Je dois te dire que ça ne me dirait vraiment rien d'aller ainsi dans un mess avec toi. Il y a tant d'autres endroits où l'on est mieux. Vers onze heures et quart nous avons quitté le mess. Il y a une chose de certaine c'est que c'est un endroit très tranquille.

Maintenant je ne peux plus attendre pour te dire que l'axe est enfin fini et il est déjà à bord. On nous l'a rapporté ce soir à cinq heures. Je crois bien que ça a fait un peu remonter le moral de l'équipage. Si le bruit qui court à bord est juste il est possible que l'on commence le travail demain. Je dois te dire que nous râtons un peu de ne pas pouvoir le faire nous-mêmes. Je me réjouis déjà d'être demain comme ça on saura quoi pour le travail

Il ne reste plus qu'à espérer que le travail se fasse le plus vite possible.

Comme Roger est un radin, il a trouvé le moyen de faire l'économie d'un timbre. Il t'a écrit une petite lettre et je te l'envoie en même temps dans cette enveloppe.

Gibraltar, le 22 septembre 1962

Les ouvriers sont arrivés ce matin vers huit heures quart. Ce n'étaient pas les mêmes que pour le démon-

tage ce qui fait qu'ils ont eu assez de difficultés. Ce sont malgré tout de bons ouvriers. Ce n'est pas encore fini, mais je dois dire que le travail a bien avancé. Plus que ce que j'aurais cru. Le travail sera peut-être fini mardi.

Je ne crois pas t'en avoir déjà parlé, mais le temps ici n'est plus très beau. Il y a beaucoup de vent et il pleut parfois. C'est certainement parce que nous serons bientôt partis. La nuit il fait très froid et je vois le moment où je devrai remettre une couverture. Bien que le port soit bien abrité, l'eau est fort agitée et le bateau n'arrête pas de danser. Je voudrais bien faire comme lui, mais avec toi seulement.

En ce moment, on joue à la radio la «Boerinnekensdans» (J'espère qu'il n'y a pas trop de fautes) et je me demande si on danse ça au Maroc. C'est à radio Tanger, émission française, que je l'entends. Tous les soirs j'écoute ce poste et ça me permet de garder un assez bon moral. Sur un bateau pour garder un bon moral il faut avoir de la bonne nourriture. Il y a eu dernièrement une commission ménage. On trouvait qu'il y avait moyen de préparer un peu mieux les repas. Je crois que ça a eu un bon résultat, car depuis, je dois dire que les repas sont un peu meilleurs. Ça ne veut pas dire qu'ils sont fait à la perfection.

En mer, le 25 septembre 1962

Je vais profiter que je suis de quart pour t'écrire un peu et pour t'expliquer pourquoi je ne l'ai pas fait hier. J'ai tellement de choses à te dire que je ne sais pas par où commencer.

Comme je suppose que quand tu liras cette lettre nous serons déjà rentrés, je peux te dire qu'on a bien failli avoir encore du retard. Hier matin donc les ouvriers sont venus à bord et ils ont continué le remontage. Le travail avançait rapidement mais on s'apercevait bien qu'ils n'auraient pas fini avant le soir, alors on les a un peu aidés. On avait déjà marqué l'heure de départ qui était ce soir-là à huit heures trente. Tout le monde faisait ses préparatifs ou écrivait la bonne nouvelle. Seuls

les mécaniciens étaient occupés dans la machine. Vers sept heures tout était remonté et on a commencé les essais. Après trois minutes qu'il tournait en position neutrale, l'embrayage n'était plus à toucher tant il était chaud et une abondante fumée s'échappait par le trou prévu pour l'aération. On était plutôt surpris et on a démonté une plaque qui permettait de voir à l'intérieur. On n'a rien vu du tout tant la fumée était épaisse. Nous ne savions d'ailleurs rien faire tellement tout était chaud. L'ingénieur, le contremaître et le chef machine ont alors regardé le plan et ils ne trouvaient rien. Dès que l'embrayage fut un peu moins chaud, on a essayé de voir ce qui n'allait pas mais on ne trouvait pas. On savait tout juste faire des suppositions. En faisant les essais avec le moteur stoppé, on a vu que l'embrayage ne se mettait pas bien en marche arrière. On a voulu savoir si en marche avant ça chauffait et on a remonté la plaque. Logiquement, ça ne devait pas le faire. On a remis le moteur en marche et l'embrayage en position marche avant. Cette fois-ci, c'était encore pire, il n'a pas fallu deux minutes pour que ce soit chaud. L'ingénieur et le contremaître ont encore un peu discuté puis ils sont partis. Il était huit heures et demi et nous avons été souper. Sitôt le souper fini, nous sommes redescendus à la machine et on s'est mis en devoir de commencer un savant démontage. Nous avons alors fait toutes sortes de suppositions, déplacé des pièces et tout bêtement on s'est aperçu de ce qui n'allait pas. Le frein de blocage de la position de marche arrière était mal placé. On l'a remis dans sa bonne position et on a remonté. On a essayé à la main et ça allait. Ça ne voulait pas dire que ça irait quand le moteur tournerait. On a voulu essayer avec le moteur mais le commandant n'a pas voulu tant que les civils n'étaient pas là. Il était déjà onze heures. On a pris une douche et les autres ont été se coucher. Comme on croyait déjà être parti à huit heures et demi, on avait déjà enlevé les câbles électriques et la génératrice tournait. J'étais de quart alors j'ai dû rester toute la nuit éveillé. Étant un grand fainéant, je n'ai pas eu le courage de t'écrire.

Je vais maintenant te quitter car la fin de mon quart approche et j'ai encore du travail.

En mer, le 26 septembre 1962

Je suis sûr que tu dors encore, mais ça ne fait rien puisque c'est par écrit, je peux déjà commencer à te raconter la journée d'hier. Avant tout, je te demanderai de ne pas faire attention à l'écriture car le bateau bouge horriblement. On a même dû diminuer la vitesse.

Pour moi la journée d'hier a passé très rapidement car le matin j'ai dormi et je ne me suis rendu compte de rien. Mais on a procédé aux essais. Le bateau est allé en mer et il n'a pas arrêté de faire des manœuvres. Comme tout allait bien et que c'était grâce à nous, les Anglais tiraient une drôle de tête car ils étaient vexés. Vers onze heures, le bateau est revenu à quai pour signer les papiers et permettre aux Anglais de débarquer. Je me suis réveillé tout seul à onze heures et demi et je me suis levé. Je me suis habillé et je suis passé à table car le dîner avait lieu plus tôt. A midi juste il y a eu la station d'appareillage et on est parti. Pour être certain que l'on ne regrette pas ce pays qu'est Gibraltar, il pleuvait. Mais quand nous fûmes un peu éloignés, le soleil est réapparu car nous étions alors en face des côtes espagnoles. Le vent était assez fort mais la mer était bonne. Hélas, ça n'a pas duré longtemps. Le vent a augmenté et la mer est devenue carrément mauvaise. Ça ne s'est pas fait en un coup, mais pour finir on s'en rendait bien compte au nombre de malades qui augmentait.

C'est formidable, jusque maintenant, j'ai écrit, j'ai beaucoup écrit et je ne t'ai pas encore dit combien j'étais heureux d'être enfin sur le chemin du retour. Sais-tu que les quelques jours qui nous séparent encore me paraissent plus longs que ce que l'on a passé jusque maintenant. Enfin, j'espère qu'ils passeront quand même assez vite. J'ai compté que l'on arriverait lundi. Nous aurons alors vingt-cinq jours de retard. Ce qui est triste, c'est que ce sacré adjudant n'est pas encore parvenu à faire une liste de quart qui nous aurait permis de savoir qui allait aller en congé le premier. C'est aussi ennuyeux pour toi que pour moi. Puisque je

ne sais quand même rien te faire savoir, ça n'a plus d'importance, mais je suis quand même curieux de savoir quand la liste sera faite.

En mer, le 27 septembre 1962

Je ne vais pas écrire beaucoup aujourd'hui, car nous avons des ennuis à la machine et il faut travailler. Je t'expliquerai quoi tout à l'heure.

La journée d'hier s'est passée calmement comme toutes les journées en mer. Le seul ennui, c'est que le vent a force six, ce qui fait environ 50 km à l'heure. A cause de ça, la mer est assez mauvaise et on a diminué la vitesse du bateau. Hier matin ça allait encore, car j'ai travaillé sur le pont et je savais me mettre torse nu. Vers onze heures moins vingt, j'ai vu passer un vol de canards sauvages. Ils volaient en V et ça m'a prouvé qu'il commence à faire froid dans le nord.

Nous sommes entrés dans l'Atlantique vers midi et c'est à ce moment-là que l'on a commencé à bouger. C'est un mal pour un bien car ça m'a permis de manger deux parts de poulet.

J'ai passé une assez mauvaise nuit, car j'ai eu froid et j'ai beaucoup rêvé.

Si je ne sais pas beaucoup t'écrire, c'est parce qu'on ne sait plus pomper l'eau qui se trouve dans le fond du bateau. C'est très ennuyeux, car depuis que les réparations sont terminées, ça se remplit très vite. Je vais donc te quitter maintenant pour continuer à travailler.

Porto, le 28 septembre 1962

Si tu as bien fait attention en lisant, tu auras certainement été étonnée en voyant la date et tu te demandes ce que nous pouvons bien faire dans ce port portugais. L'explication

est toute simple, il fait tellement mauvais en mer que nous avons été obligés de rentrer ici pour nous abriter. Il y a force neuf dans le Golfe de Gascogne. Avant de te raconter notre arrivée spectaculaire ici, je vais d'abord te raconter un peu notre journée d'hier.

Il faut dire que nous n'avons quand même pas de chance avec l'«Eupen» et surtout avec la machine. Dès que j'ai eu fini de t'écrire hier, j'ai dû me mettre à l'ouvrage. En montant de quart, on m'avait expliqué ce qui n'allait pas et après un moment de réflexion, j'ai vu ce qu'il fallait faire. L'ennui c'est que j'étais tout seul et en plus, le bateau bougeait très fort. Je devais démonter la pompe à «Bilges» pour voir ce qu'elle avait dans le ventre. J'ai pris mon courage à deux mains et je me suis mis à l'ouvrage. J'ai employé des cordages pour la soutenir et avec un peu de chance je suis arrivé à mes fins. Quand je l'eus transportée sur l'établi et ouverte, je vis qu'elle n'avait rien à part un peu d'usure. Je l'ai alors attachée pour qu'elle ne tombe pas et je l'ai laissée comme ça. Après ça j'ai pompé l'eau avec une petite pompe à moteur à essence. Elle ne voulait pas prendre et il m'a bien fallu dix minutes pour la démarrer. Quand tout fut fini, il était huit heures et je suis descendu de quart.

Pendant le déjeuner, j'ai expliqué au chef machine ce que j'avais fait puis je lui ai dit que quand il aurait vu l'intérieur de la pompe, j'allais la replacer. Il m'a fallu toute la matinée pour la remettre en place et faire les essais. Elle allait de nouveau, mais pas très bien. Enfin, c'était mieux que rien et mieux qu'avant. Après le dîner, je me suis lavé puis couché. C'est la seule chose que l'on sait faire car le temps est très mauvais et il pleut presque tout le temps. J'ai un peu lu puis je me suis endormi.

C'est à sept heures du soir, pendant mon quart, que j'ai appris la grande mais mauvaise nouvelle. Le chef

machine est venu me dire qu'il y avait tempête dans le Golfe et qu'on allait rentrer à Vigo (Espagne) ou à Porto. Tu ne peux savoir comme ça m'a fait plaisir. Perdre encore deux ou trois jours alors que tu es là à attendre, je trouve ça formidable. C'est quand même grave qu'il n'y ait qu'un bateau avec si peu de chances, et d'être dessus.

A la fin de mon quart, j'ai pris une douche puis j'ai fait mon lit. C'était la première fois que je le faisais sur tout le voyage. Quand je me suis couché, j'ai trouvé ça très bon d'avoir un lit bien fait. Ça faisait un peu plus civilisé et surtout, j'étais sûr de ne pas avoir froid.

La station d'appareillage a duré de onze heures et demi à une heure quart du matin. Les autorités du port ne voulant pas nous envoyer un pilote ni nous indiquer une place pour nous amarrer, il a fallu chercher une place tout seul. Je ne sais pas si je saurai t'écrire d'ici ou t'envoyer ces feuilles-ci car je ne crois pas que l'on pourra sortir. Le quart de mer continue même à quai. De Porto je ne sais vraiment rien te dire, sinon que les quais sont vraiment lugubres la nuit et qu'il y a un très grand pont en béton presque à côté de nous. La seule chose qu'il me reste à espérer, c'est que l'on reste le moins de temps possible ici.

À suivre

G. Linet



Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (VIII)

Tweede reis van de koloniale Algerine van 12 april tot 2 november 1955

Benoemd? ... Klaar voor de terugreis? ...

Bij de brieven die we ontvingen is er een voor mij van mijn ouders; ze hebben bij hun brief een krantenknipsel gevoegd met de benoemingen in het Leger. Daaruit blijkt dat ik op 26 september jl. benoemd werd tot Meester (MTR). Maar een krantenknipsel is hier aan boord van geen tel en het zal waarschijnlijk duren tot we in Freetown zijn voor we de officiële documenten zullen ontvangen. Zolang blijf ik dan maar Kwartiermeester (QMT).

Vanavond kunnen wij onze gedachten op wat anders zetten; er is een filmvoorstelling in de Club, 'Les démons de la liberté', maar ik had die film al vroeger, zij het lang geleden, gezien.

Vrijdag 30 september

In de vroege morgen varen wij af naar Boma voor de wekelijkse bevoorrading. Met het einde van onze opdracht in zicht moet er wel nog een dringend financieel probleem opgelost worden. De soldij en de vergoedingen worden namelijk uitbetaald in Congolese franken maar de Congolese frank is slechts 0,95 Belgische frank waard. Als de bemanningsleden hun spaarcenten van vijf maanden tegen deze koers moeten omwisselen dan lijden zij een substantieel verlies, des te meer daar de vergoedingen al geen luxe zijn. Gelukkig kunnen wij bekommen dat de transactie via de officiële financiële weg zal gebeuren, zonder koersverlies noch aanrekening van commissieloon; maar er is één voorwaarde aan verbonden: de omwisseling moet slaan op het totaal bedrag van alle bemannings-

leden. Dat is een werkje voor mij: gans de bemanning komt aandraven met haar spaargeld. Samen met mijn diensthoofd ASP Theo Nevens begeef ik mij dan naar het kantoor van de Congolese Nationale Bank te Boma maar het zit ons niet mee: de bank beschikt niet over voldoende contant geld en we zullen moeten wachten tot de nodige fondsen vanuit Leopoldville of Matadi toegekomen zijn.

Wij verlaten Boma en keren terug naar onze boei in Banana. Het laatste weekend wordt erg druk voor mij. Een heleboel papierwerk moet tegen maandag in orde zijn. Dat weekend vliegt dan ook snel voorbij.

Maandag 3 oktober

In de namiddag vertrekken ASP Nevens en ikzelf met onze spaarcenten per jeep naar Boma, waar wij in de late namiddag aankomen. Wij worden er ingekwartierd in een mooi huisje. We beslissen dat met z'n tweeën wachtlopen bij al dat geld van het goede teveel is en daar maakt mijn dienstchef dankbaar

gebruik van om grondig afscheid te nemen van sommige personen en plaatsen in de stad. Ikzelf sta, of beter gezegd, lig op wacht en mag heus niet klagen. De koelkast is gevuld en tot 22.00 heb ik een boy ter beschikking die mij bedient wanneer de dorst te groot wordt. Stel u voor: een grote kamer met twee bedden en in de hoek naast het bed een tamelijk grote reistas boordevol geld; op een van die bedden ligt een kwartiermeester in een niet meer al te schoon wit/rood –rood van het stof onderweg– uniform, met in de hand een verfrissende Primus en binnen handbereik een zwaar automatisch .45 pistool. Het lijkt wel een tafereel uit een gangsterfilm! Zo breng ik de nacht door en waak ik over onze spaarcenten.

Dinsdag 4 oktober

Stipt om 09.00 zijn we bij de bank. De ganse transactie duurt zowat een uur; eerst het Congolese geld tellen en dan het Belgische. Rond 10.15 staan we met onze Belgische centen op de kade van Boma, juist op tijd om de **De Brouwer** te zien aankomen. We schepen vlug in, de tros-



De De Brouwer op de terugweg.

sen worden losgegooid en we zijn op weg naar Ango-Ango. Zodra we daar vastliggen wordt gestart met het vullen van de tanks.

Maar men zou gaan denken dat de Afrikaanse geesten niet willen dat wij hun land verlaten! In de namiddag geraken onze koelkasten defect. Vermits het uitgesloten is zonder koelkasten te vertrekken moeten ze tegen gelijk welke prijs hersteld worden. Onze technici doen hun best maar kunnen het defect niet vinden. Wij zien ons dan ook genoodzaakt een beroep te doen op specialisten en die kunnen enkel gevonden worden aan boord van een koelschip van de CMB in Matadi. Onze ouwe vertrekt daarop per taxi naar Matadi om hulp te halen. Laat in de avond keert hij terug in het gezelschap van de hoofdtechnici van een koelschip; het duurt dan nog een uurtje alvorens de problemen opgelost zijn. Ondertussen is de nacht gevallen en wij zijn dan ook genoodzaakt om in Ango-Ango te blijven liggen.

Terug naar België – Benoe- ming tot Meester/BOO

Woensdag 5 oktober

De dag van de terugreis is aangebroken. Met het eerste schemerlicht verlaten we Ango-Ango en zetten koers naar Boma waar wij drinkwater en levensmiddelen voor 14 dagen opslaan. Rond het middaguur nemen we definitief afscheid van Boma en wenden we de steven voor de laatste maal naar Banana. Tegen 16.00 liggen we gestopt ter hoogte van Banana en nemen waardig afscheid van de basis die gedurende de laatste vijf maanden onze thuishaven is geweest. Het is de **Benga** die de genodigden en de laatste post aan boord brengt. Stipt om 16.45 verlaten de genodigden ons schip.

Na vijf maanden hard werken, avontuur, spanningen, vreugde en soms heimwee verlaten wij onze kolonie. Met een slakkengangetje van 10,5 knopen stevenen wij af op Freetown. Het weer is mooi en wij hopen over 26 dagen terug in België te zijn.



De Benga

De **Benga** heeft niet alleen de privé-post gebracht maar ook officiële papieren. Tussen deze laatste bevindt zich het model B met de beslissing volgens dewelke ik op 26 september benoemd werd tot Meester en opgenomen werd in het kader der beroepsonderofficieren.

Samen met een 1ste matroos die benoemd werd tot kwartiermeester word ik door de commandant uitgenodigd in zijn kajuit. Wij worden gefeliciteerd met onze benoeming en krijgen een drankje aangeboden. Zo zitten we een tijdje te babbelen over onze toekomst: of ik ga trouwen, wat ik vind van de Zeemacht en wat ik denk van het leven aan boord. 's Avonds kan ik 'in de zak tasten' en geef ik traditiegetrouw in de mess enkele rondjes aan mijn vrienden; terloops gezegd: ik doe dit met veel genoegen want ondanks de soms flinke discussies of ruzies heerste er toch een zeer goede verstandhouding in onze mess.

De lotgevallen van een bioloog- neofiet

Ergens op de oceaan ... het weer is goed en wij vorderen langzaam, te langzaam naar onze thuishaven. De dagen gaan voorbij en lijken op elkaar. Wat mij betreft is het grootste gedeelte van het administratief en financieel werk achter de rug; 's morgens hou ik me bezig met het verbeteren van de verschillende reglementen of wat typewerk. Na het middagmaal is er de verplichte siësta tot 14.00 en kunnen wij dromen over de toekomst; dan werkhervatting tot 16.00. Na het avondmaal zitten zij die geen wacht hebben te keuvelen over wat voorbij is en wat nog moet komen. Rond 21.00 trekken de meesten zich terug

in hun hangmat of op hun slaapbank om te genieten van een paar uurtjes rust alvorens op wacht te trekken.

Banana ligt nu al drie dagen varen achter ons en vandaag wordt de klok één uur teruggedraaid. Ik heb mijn twee gouden meester-strepen op mijn blauw uniform genaaid, want weldra is het wit tropenuniform verleden tijd. We zijn benieuwd wat de toekomst ons bieden zal. Hoe is het weer in België? Zullen wij het daar koud hebben? Hoe laat zullen we binnenlopen? Welke groep zal als eerste met verlof mogen gaan? Zullen wij aan boord blijven of ligt er een mutatie naar een ander schip of naar de wal op ons te wachten? Al die vragen waarop wij het antwoord niet kennen spoken door ons hoofd.

Weldra passeren we de evenaar. Aan boord bevinden zich nog twee neofieten die moeten gedoopt worden; tijdens de heenreis waren er 76 neofieten en 8 beschermelingen van Neptunus; nu zijn het er respectievelijk 2 en 82.

Zondag 9 oktober

Deze morgen hebben we de evenaar overschreden. Wij ontvangen het hoog bezoek van Neptunus en zijn gevolg. Ere wie ere toekomt, de eerste aan de beurt is onze bioloog. De akte van beschuldiging luidde als volgt:

"Aangezien genaamde Sylvanus Lefevere, bijgenaamd 'Pilosus', wijsgeer en baarddrager, dit half-rond heeft betreden met snode plannen en duivelskuiperijen in het hoofd waarvan wij er enkele zullen opsommen:

- zijn verwaande poging om Neptunus' leger des heils te ontsnappen langs hogere luchtwegen;



Neofiet bioloog Lefevere.

- als een marktkramer *Neptunus'* schip met allerlei goederen, visijzers en schadelijke vchten beladen heeft;
- met vuurbuksen en duivelstonen *Neptunus'* jachtgronden heeft leeggeplunderd en vissen en zeemeerminnen te koelen heeft gelegd;
- dat hij zelfs zo ver is gegaan om met zijn baardharen de navel der zeemeerminnen te liefkozen ten einde ze tot kuiperijen over te halen;
- dat zijn schaamteloosheid geen gronden kent aangezien hij *Amp-hytrite's* lichaamstemperatuur genomen heeft met walgelijke doeleinden;
- dat hij het lef had *Neptunus'* schip te verlaten om op aardse bodem aan 't plotten te gaan;
- dat hij als purgeermiddel *Benedictine* verkoos boven *Neptunus'* wijd geprezen zeewater;
- dat hij de in de Kalamu onder de schuilnaam *'Bwana Mondefu'* zijn charmes liet bewonderen om zijn dierbare echtgenote na twee

maanden huwelijk gewetenloos ten prooi te laten vallen aan vernuftige verleiders;

- dat hij voor dit alles rijkelijk uit 's Konings schatkist heeft geput;

Daarom zenden wij hem vóór onze beulen ten einde hem met moed en zelfvertrouwen de proef van 2de klasse te doen ondergaan".

Gelet op het feit dat onze bioloog zijn gezicht verstopt achter een baard wordt die in de eerste plaats onder handen genomen (aanvankelijk hadden de beulen de bedoeling die baard langs één zijde af te knippen maar dankzij het pleidooi van de

ouwe bij *Neptunus* wordt daarvan afgezien).

Dan volgt de 2de klasse proef die uit zes onderdelen bestaat.

Eerst start de zogenoemde '*Recherche du trésor*': op de bodem van een diep soepbord, tot aan de rand gevuld met rode bibberconfituur –Engels spek–, ligt een Belgisch frankske. De opdracht bestaat erin dat muntstuk met de mond op te vissen. Eens die opdracht volbracht wordt die frank in een ander diep bord, gevuld met houtzaagsel, gestopt en het spel herbegint. Mensen wat een zicht! Om nooit te vergeten! Eerst snuffelen in de 'confituur' en dan blazen in het zaagsel. Om het slachtoffer terug op kracht te brengen serveert de kok hem zeer, zeeeeeer pikante hete hapjes, dit alles overgoten met niet gezuiverd zeewater.

Dan volgt de '*Peinture*'. De beulen staan klaar met rode en groene verf. Gezicht en baard van de doperling, vol met confituur en zaagsel, worden getooid met de officiële navigatiekleuren. De rest van zijn naakt lichaam krijgt de kleuren van de regenboog.

Hij is nu klaar voor het derde onderdeel, de '*Souliers petits pois, danse St Louis blues*'. Onze bioloog moet duikerschoenen, gedeeltelijk gevuld met droge erwten, aantrekken. Onder luide aansporing van de bemanning moet hij dan dansen als een eerste klas ballerina. De lucht is vol van 'Hop met de beentjes' en 'Stampen met de voeten'. Maar amaaai zijn voeten! En dan is hij nog maar in de helft van zijn lijdensweg.

Het vierde deel, de '*Tour de chant*', is eerder kalm. Na een koel drankje lekker zeewater om de maag en de darmen te smeren moet hij enkele liedjes uit zijn studententijd zingen.

Daarna volgt de '*Nuit de nocés*'. Ze bestaat uit een vraagspel tussen de beulen en de doperling. Onder aanmoediging van de bemanning moet hij vragen beantwoorden over zijn eerste huwelijksnacht; is het antwoord niet naar de zin van de bemanning dan krijgt hij straf. Ook onze commandant laat zich niet onbetuigd en zijn vragen zijn al even pikant als de hapjes van de kok.

Tenslotte komt de laatste proef, de '*Immersion*'. Geblinddoekt wordt hij in een zeemansstoel opgehesen en in het water gegooid. Hij komt meer dood dan levend uit het water tevoorschijn maar een ding staat vast: hij is nu geen neofiet meer!!

In de namiddag is de tweede doperling aan de beurt, matroos-milicien Chapuis, een elektricien die per vliegtuig de **De Brouwer** in Congo vervoegde. Hij wordt wel heel wat minder hard aangepakt door de beulen dan onze bioloog.

Zo beleven we met z'n allen –op de doperlingen na!– een plezierige dag.

De volgende dagen gaan in een traag tempo voorbij en lijken op mekaar. Er stellen zich geen problemen en iedereen aan boord voelt zich goed.

Wordt vervolgd

Tekst en foto's:
IOM(b.d.) H. De Scheemaeker

Réflexions à propos de sa date de naissance (I)

C'est une énigme. Bien sûr que cette énigme n'est pas aussi passionnante que celle du 'Da Vinci Code', mais il est un fait avéré que la date de création de notre Marine Royale de l'époque de la séparation d'avec les Pays-Bas du roi Guillaume 1er d'Orange-Nassau, n'a, à ma connaissance, jusqu'à ce jour jamais été mentionnée par aucun auteur qui se soit intéressé à l'histoire de notre Marine et de ses marins; ni d'ailleurs par Mr Louis Leconte, qui fut conservateur en chef du Musée de l'Armée, ni par Mr Henri Devos, qui fut directeur général de la Marine, ni par Mr Albert de Burbure de Wesembeeck –tous auteurs de très nombreux ouvrages et d'articles sur ces sujets–, ni non plus par les auteurs qui, à l'occasion du centenaire de la Belgique, ont tous traité très savamment des soucis et des problèmes qu'ont eu nos premiers gouvernants.

La première mention gouvernementale d'une marine militaire se trouve dans la décision du Congrès National –le Parlement de l'époque–, en date du 24 février 1831, de faire construire deux brigantins armés de huit canons. C'est cette date que nous prenons, jusqu'à preuve du contraire, pour la date de naissance de la marine militaire belge. En effet, le 15 janvier 1831, en séance du Congrès, il fut proposé d'allouer un budget de 250.000 florins à la création d'une Marine, d'acheter des canonnières fluviales et de joindre le département à créer au ministère de la Guerre. Cette proposition fut adoptée le 24 février suivant par le Congrès, qui accepta en outre la proposition du Chantier naval de Boom de construire deux brigantins de huit canons pour la somme de 30.000 florins par navire; le Con-

grès décida également de créer un département de la Marine, qui fut d'abord rattaché au ministère de la Guerre mais qui passerait ensuite au ministère des Affaires Etrangères, puisque 10 jours plus tard, à savoir le 4 mars 1831, c'est le ministre des Affaires Etrangères Sylvain Van de Weyer, chargé provisoirement, par arrêté pris ce jour même, du portefeuille de la Marine, qui, accompagné du baron d'Hoogvorst, vint solennellement enfoncer le premier clou de ces brigantins. L'Armée de terre, par contre, eut droit, dès le 16 octobre 1830, à un arrêté de constitution dénommé 'Organisation de l'armée nationale belge', confirmé et complété le 27 octobre suivant d'un second arrêté portant sur 'L'organisation provisoire de l'armée belge'; la Marine n'y figura pas. A noter que cet arrêté important fut pris par le Gouvernement Provisoire immédiatement après les combats du Parc Royal à Bruxelles ('Les 4 Journées' des 23, 24, 25 et 26 septembre 1830) et avant même que la Belgique ne se soit proclamée indépendante (le 18 novembre 1830). Ce qui explique aussi pourquoi protocolairement l'Armée de terre a le pas sur la Marine: elle est de quatre mois son aînée.

Revenons à la Marine. C'est le 2 juin suivant que le premier budget du département de la Marine fut présenté et défendu par Joseph Lebeau, successeur aux Affaires étrangères de Sylvain Van de Weyer, et le 7 juin qu'il fut confirmé par arrêté du Régent, le baron Surlet de Chokier. De cet octroi d'un budget –en l'occurrence de 250.000 florins– on peut déduire que, puisqu'on avait décidé de construire des navires de guerre, une Marine allait être créée..... mais quand reçut-elle un

statut officiel, où trouvera-t-on son arrêté de constitution ou l'énoncé de ses missions, de ses devoirs ou, comme pour l'Armée de terre, son organisation ... mystère!?!? Parlons donc de ce budget et de ce qu'il implique. S'il nous paraît évident que pour obtenir un budget dans le but de construire des navires de guerre, il importe de produire de solides justifications à la fois quant au nombre de bâtiments, leur type, leur emploi et leur armement; il convient par ailleurs d'établir au plus près le prix de la construction et d'apporter des garanties sérieuses sur la faisabilité du projet. Tout cela, seuls des professionnels pouvaient le faire. En l'absence d'une Marine déjà constituée, d'une Amiralauté, d'un Etat-major et de bureaux d'études, qui a donc pu présenter et défendre ce projet auprès du Gouvernement Provisoire et ensuite du Congrès National et en obtenir l'accord? Il nous faudra par conséquent imaginer qu'il se trouva des marins professionnels pour évaluer la situation et proposer des actions pour prendre la ville d'Anvers où l'agitation révolutionnaire avait été durement mais provisoirement matée par la force conjuguée des Orangistes¹ et de l'armée hollandaise, et où les Hollandais s'étaient retranchés pour mener depuis-là des actions offensives contre ceux qu'ils appelaient les 'muyters' (les mutins) et entreprendre la reconquête des territoires belges qui leur avaient été concédés par le Congrès de Vienne. Il faut savoir en effet que la Marine hollandaise s'en vint à bloquer l'Escaut depuis son embouchure jusque sous les murs d'Anvers avec une force navale de plus de 40 navires²; que tous les fonctionnaires hollandais, qui

¹ Orangistes: les Belges qui étaient en faveur de l'union avec la Hollande.

² La flotte hollandaise du blocus était disposée en 3 lignes: la première d'Anvers au fort La Perle (CPV Knoops avec 16 navires); la deuxième du fort La Perle à Bath (Amiral L... van Aduard); la troisième de Bath à Flessingue (Vice-amiral Gobius – 529 canons et 3.500 marins).



Clermans, Lith.

Platte grond der Schelde.

1 Antwerpen.

2 het Citadel.

3 het Vlaamsch-hoofd, 10 Kanonnen-booten in de rivier en een in de rivier van.

4 Drie kleine Hollandsche forten.

5 Noorder-Fort.

6 Fort S. Maria.

7 Twee Frigatten en tien Kanonnen-booten.

8 Fort la Perle.

9 Cruikant.

10 Stoombooten.

11 Fort Lillo.

12 Stoombooten.

13 Frigat en 20 Kanonnen-booten.

14 Fort Liekenshoek.

15 het Dorp Doelen.

16 Frigat en Kanonnen-booten.

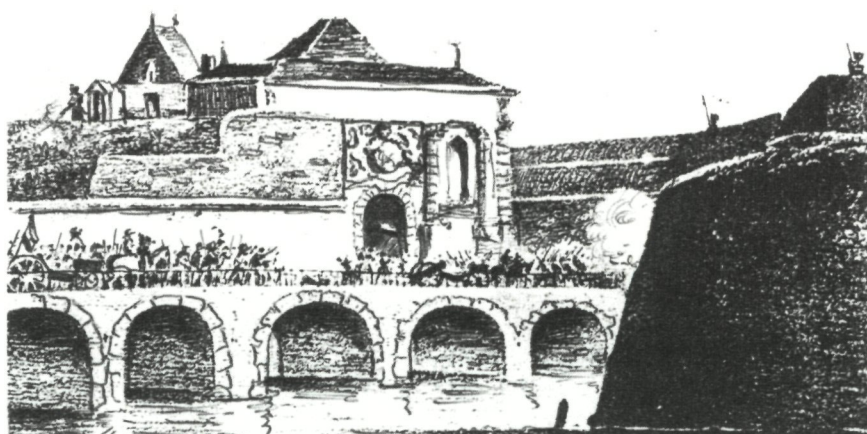
17 de L'Escauw en 14 Kanonnen-booten.

18 Fort Batz.

Bij Gebrueders Buffa en C^o te Amsterdam.
Gedrukt.

avaient fui Bruxelles et les villes tombées aux mains des insurgés, s'étaient réfugiés à Anvers où se trouvait le prince d'Orange, nommé Gouverneur de la Belgique par son père, le roi Guillaume 1er; que les troupes hollandaises retirées de Bruxelles y avaient renforcé la garnison et occupaient solidement les deux citadelles qui flanquaient la ville –le Noordkasteel et surtout la redoutable forteresse du Zuidkasteel, bâtie jadis par le duc d'Albe– et que, après avoir éloigné les ressortissants belges des contingents militaires hollandais, elles avaient occupé tous les forts de l'Escaut³.

Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que des marins professionnels proposent des actions, car dans tout le pays, et particulièrement autour d'Anvers, résidaient de nombreux anciens de la marine napoléonienne. Napoléon s'était en effet appliqué à faire d'Anvers un port militaire ('un canon braqué sur le coeur de l'Angleterre') plus inquiétant que Brest ou Toulon et y avait employé un nombre considérable d'ingénieurs, de charpentiers de marine, de constructeurs de navires et de marins. Beaucoup de ceux-là se fixèrent à Anvers après la défaite de Waterloo en 1815⁴. Après tout, il n'y avait que quinze ans de cela; les jeunes, âgés de 20 ans à l'époque, n'en avaient que 35 et ceux âgés de 30 ans 45, la force de l'âge quoi! Beaucoup de Français donc, mais aussi des Belges, marins de l'Empire, qui, s'ils avaient refusé de servir le Roi des Hollandais, ne demandèrent pas mieux que de servir la cause de la révolution belge si sympathique aux yeux de la France. Tel par exemple le namurois A. Jacquet-Anciaux, ci-devant lieutenant de vaisseau de la Marine Impériale qui fut nommé commandant militaire du port d'Anvers le 8 janvier 1831 (un mois avant le vote du fameux budget de la Marine!). Il a 51 ans et sera assimilé au rang de lieutenant-colonel du Génie⁵. Il y



Entrée des patriotes à Anvers par la porte de Borgerhout. (M.R.A.)

a encore le capitaine F.A. Claeys, ne l'oublions pas celui-là, un Ostendais, capitaine marchand de la **Raymonde**, qui, au retour d'un voyage aux Grandes Indes, bloqué à Anvers par les troubles révolutionnaires, donna aux patriotes anversoises toutes les armes et les munitions qu'il avait à son bord, des fusils mais aussi des canons, et qui se joignit à eux quand s'approchèrent les colonnes révolutionnaires jaillies de Bruxelles après en avoir chassé l'armée de Hollande et maintenant renforcées de près de 6.000 hommes, ralliés aux insurgés dans les villes et communes traversées... (troupes commandées par un autre résident-retraité des armées napoléoniennes, le général Mellinet). Claeys et ses hommes s'emparèrent de nuit du Corps de garde de l'Hôtel de Ville et en désarmèrent les soldats. Il distribua leurs armes à d'autres partisans accourus et les conduisit sur les remparts, semant la panique chez les défenseurs. Ils prirent par surprise la Porte Rouge, puis ouvrirent celle de Borgerhout aux colonnes de Mellinet, qui purent, se répandant dans la ville, en chasser la garnison hollandaise qui trouva refuge dans la Citadelle du Zuidkasteel. La ville d'Anvers fut dès lors –le 27 octobre 1830– aux mains des Patriotes; mais, ils eurent beau faire, ils n'arrivèrent pas à déloger les Hollandais de la Citadelle et des forts.

Il y a encore cet officier du Génie maritime français, J.A. Gras, âgé de 48 ans, né à Toulon, résident en Belgique et devenu ingénieur des constructions navales aux chantiers de Boom, dont le directeur fut Fleury-Duray, un autre ingénieur aux constructions navales, Belge celui-là, qui, bien avant qu'Anvers ne tombe aux mains des patriotes, proposa de lancer, à la faveur de la marée descendante, des brûlots sur les canonnières ennemies mouillées sous les remparts de la ville; il lui fallait de l'argent pour acheter de vieux rafiots, les bourrer de poudre de poix, de goudron et d'autres matières inflammables, mais il n'en trouva pas. Mais encore, et ceci est le plus important, l'ingénieur Gras rédigea à l'attention du Gouvernement Provisoire un mémoire sur 'La nécessité d'établir une force navale en Belgique' (début novembre 1830!). Constatant que personne ne s'était encore occupé du commerce maritime, ni de la protection de ses navires marchands, il exhortait le gouvernement à créer une commission spéciale pour la Marine, ou, mieux encore, un ministère de la Marine, dont il exposait dans ses grandes lignes les missions et responsabilités en

³ Les forts de Lillo, Liefkenshoek, Doel, Tête de Flandre et Pipe de Tabac – Les fortins d'Austruweel, Kallo, Zwijndrecht, Burgh et Bath.

⁴ Ce qui était le cas du père du chantre flamand Henri Conscience.

⁵ De Burbure de Wesembeek, 'Une anthologie de la Marine Belge (1963)' page 108 – Leconte, 'Les Ancêtres de la Force Navale' pages 19 et 35.

matière de pilotage, de sauvetage, de balisage, de travaux portuaires, d'enseignement maritime, d'administration des marins, des tribunaux maritimes, et, bien sûr, de la formation d'un corps d'ingénieurs des constructions navales. Il y prônait le recensement immédiat des ressources en matériel et en hommes de métier présents dans chaque port du pays et faisait remarquer que bon nombre de navires marchands pourraient être réquisitionnés et armés à peu de frais, et servir d'avisos, de corvettes, voire même de frégates d'escorte, capables de convoier et de protéger notre pavillon déjà mis à mal par les croiseurs hollandais devant la côte. Les idées et propo-

baïonnette', répondit 'Nuts'! Cela n'empêcha pas un de nos représentants au Congrès National, Mr Dumortier, de réclamer haut et fort que le Gouvernement Provisoire aurait dû réclamer à la Hollande la remise à la Belgique de la moitié de la flotte des Pays-Bas, arguant du fait qu'elle avait été construite et entretenue à frais communs. L'on savait pertinemment que sur les 161 navires que comptait alors cette flotte, 4 vaisseaux de ligne, 14 frégates, 16 corvettes et 7 bricks, tous de construction neuve, avaient à coup sûr été payés pour plus de la moitié par les impôts prélevés en Belgique (4 millions d'habitants

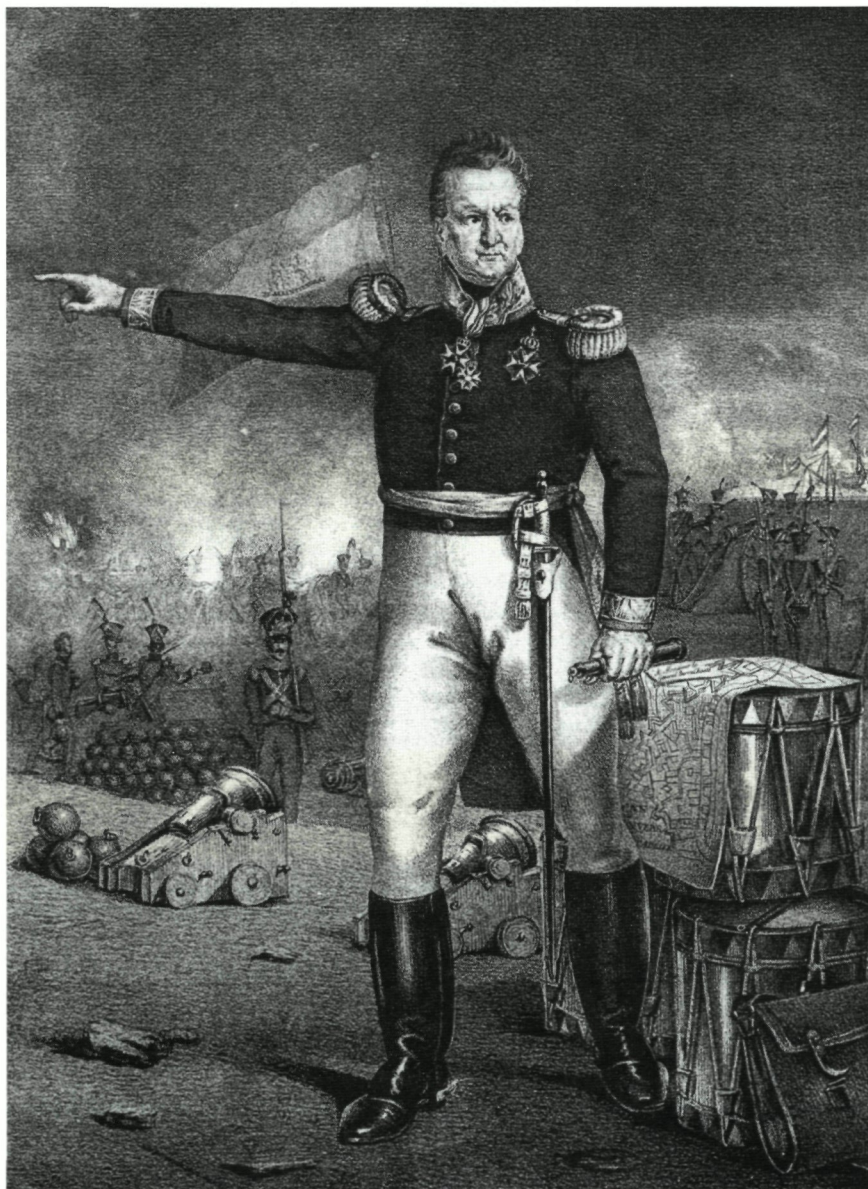
contre \pm 2 millions de Hollandais). Le Gouvernement Provisoire ne lui emboîta pas le pas, car il eut la sagesse de ne pas mettre la charrue avant les boeufs, observant qu'il ne fallait pas posséder plus de navires que l'on avait d'équipages et d'officiers pour les armer et de ports militaires pour les recevoir. D'ailleurs La Haye lui aurait également répondu 'Nuts'! En revanche, le Gouvernement passa commande de 2 brigantins, puis de 4 goëlettes-canonnières, au chantier naval de Boom, chez Fleury-Duray et Gras. C'est l'ingénieur des Ponts et Chaussées Mr Roget, issu de Polytechnique et officier du Génie



Portrait du Général Mellinet.
D'après un tableau attribué à L. David.

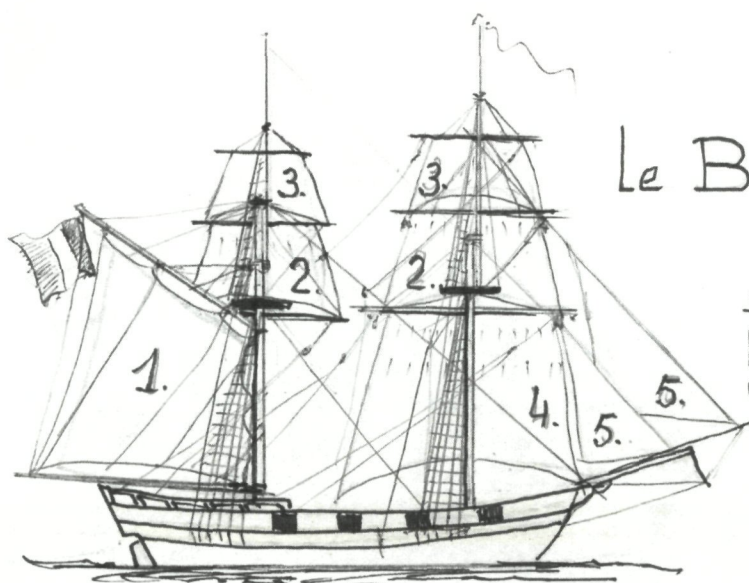
sitions de Gras trouvèrent preneur dans la presse –Le Moniteur entre autres imprima intégralement son mémoire– ainsi qu'au Parlement et même dans le public, pourtant peu au fait des problèmes que les marins ont à résoudre.

On comprend mieux alors pourquoi le représentant du Gouvernement Provisoire, Mr Van den Herreweghe, accompagné du général Mellinet, vint réclamer la reddition de la Citadelle et des fortifications commandées par le général hollandais Chassé, également un ancien briscard des armées de Napoléon; ils avaient inclus dans les articles du projet d'acte de capitulation que 'tous les navires hollandais stationnés en rade d'Anvers devaient être considérés comme une propriété incontestablement nationale de Belgique'. Ce à quoi le général Chassé, qu'on appelait 'le général



Le Lieutenant-Général Baron Chassé défendant, en 1832, la Citadelle d'Anvers contre l'Armée Française.

Fac-simile d'une lithographie de Heerenbrood, communiquée par les archives communales d'Anvers.



Le BRIGANTIN.

Petit navire servant souvent d'avisoposte - olépêches, olé garde-côte.

1. brigantine — Voile principale du brigantin, elle est à poste fixe transfilée sur le pic et le mât d'artimon, à bordure libre sur labôme.
2. huniers — les vergues de l'artimon ont moins d'envergure que celles du mât de misaine.
3. Perroquets — toujours volants sur un brigantin.
4. basse voile —
5. Focs — jamais plus de deux.

Le brigantin a donné naissance au Brig (Bricks) plus voilé, plus grand et dont la brigantine n'est plus la voile principale. Le mât d'artimon devient le mât principal et porte un phare carré complet comme le mât de misaine avec huniers et perroquet. Il a plus de deux focs et peut porter un flèche sur le pic d'artimon.



Comparaison entre la Chaloupe canonnière de 1ère classe de la flottille de Boulogne (1804) et le Brigantin de 1831.

Après la rupture de la paix d'Amiens (25.03.1802) la France se retrouve en guerre contre l'Angleterre et Bonaparte, Premier Consul, prépare une invasion. Sa flotte de débarquement se construit dans tous les ports et villes fluviales.

Deux mille navires à fournir avant le 10 janvier 1804. Ce seront des navires à faible tirant d'eau, souvent des fonds plats à dérives latérales. La Belgique et la Hollande furent tenues d'en construire un grand nombre. Ils étaient de 4 types: des frégates de 44 canons, des prames de 37 m grées à 3 mâts, des grandes chaloupes canonnières dites de 1ère classe, grées en brigantin, des bateaux canonnières grées en côte, et enfin des péniches de combat à voile et avirons.

Le Brigantin est donc une chaloupe canonnière de 1ère classe.

Il a comme dimensions:

Longueur 76 pieds (24,62 m)

Largeur 16,10 pieds (5,45 m)

Tirant d'eau 4,7 pieds (1,49 m)

Armement 3 canons de 24 c.

Remarquons que le chantier n'avait droit qu'à 4 mois pour en achever la construction.

La ville d'Anvers en construisit un à ses frais (30.000 fr.) le n°280 appelé LE MAIRE D'ANVERS.

Les autres villes, arrondissements et départements belges furent mis à contribution :

Le Département des Deux Nethes devait à ses frais fournir une frégate de 44 c.

L'Arrondissement d'Anvers: 3 chaloupes canonnières de 1ère classe.

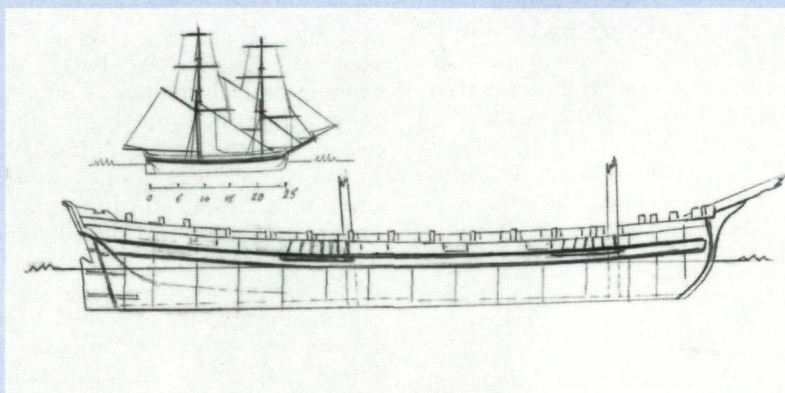
La ville d'Anvers: 2 prames: le Ville d'Anvers, le Ville d'Aix. 1 chaloupe canonnière de 1ère classe

Le Département de la Dyle (Brabant) devait fournir 9 chaloupes de 1ère cl. à répartir entre Bruxelles, Louvain et Diest.

L'Arrondissement de Malines: 1 chaloupe de 1ère classe, 1 chaloupe de 2de classe

La ville de Turnhout: 1 chaloupe de 2de classe.

La Flottille de Boulogne voulue par l'ancien ingénieur de la Marine P.A. Forfait coûta 47 millions soit le prix de 30 vaisseaux de 74 c, dont manquait cruellement la France qui en 1803 n'en a plus que 47 dont 36 en état de naviguer. Au même moment la Royal Navy en a 202 – sans parler de leurs 277 frégates.



JCL

- Références**
- Van Beylen – Zeilvaart Lexicon. Weesp 1985
 - Antwerps Stadsarchief MA 740
 - Sirène n° 163 – 1991
 - De Kanoneersloep LE MAIRE D'ANVERS, door Dhr. L. Baudez s.j. Prof. Em. UFSIA

Maritime sous l'Empire, qui sera détaché pour établir les plans des brigantins, sur base de plans provenant de Paris et approuvés par l'inspecteur général Teichmann, également polytechnicien et ancien ingénieur des constructions navales de la Marine Impériale. Les quilles des deux brigantins furent posées le 5 mars 1831 et la construction alla bon train puisqu'ils furent achevés en quatre mois. Ces navires – en fait de petits bricks – étaient gréés de deux mâts portant des voiles carrées, sauf pour la voile d'artimon qui était une voile aurique, également appelée une brigantine. Ils avaient 25 m hors perpendiculaire – sans compter le beaupré –, 6 m de large au bau, 2,50 m de tirant d'eau à l'arrière et portaient 8 pièces d'artillerie, à savoir 2 caronnades de 36, 4 canons de 24 et 2 pièces de 8⁶. On leur trouva de beaux noms chargés des récents exploits de la Révolution: **Congrès** et **Quatre Journées**⁷.

Nous avons vu que les quilles furent posées le 5 mars, soit douze jours à peine après l'octroi du budget, et que Mr Roget fut chargé d'en établir les plans. Nous doutons fort qu'il ait pu en douze jours établir ces plans, ni même en obtenir copie en provenance de Paris; un plan ne se conçoit pas en une semaine, loin de là, et le courrier de Paris aller-retour avec autorisations à solliciter et à recevoir a dû prendre bien plus de temps! Nous devons donc croire, ou penser, que le chantier de Boom devait avoir conservé les plans des chaloupes-canonnières, des bricks et autres chalands de débarquement conçus pour armer la flottille de Boulogne, composée des mille bateaux que Napoléon avait fait construire de tout bois dans les chantiers de France, de Belgique et de Hollande, en vue de débarquer ses troupes en Angleterre. Le musée de la Marine à Dunkerque nous montre des maquettes de ces navires qui correspondent aux descriptions sommaires que nous avons des nôtres, car aucun plan, aucun dessin, aucune reproduction ne nous sont parvenus, ni de nos brigantins, ni de nos goëlettes-canonnières qui

les suivirent. Autre ressemblance: ces bâtiments furent, de l'avis de nos officiers, de mauvais navires; ils prenaient l'eau et ne tenaient pas la mer. On sait que Napoléon voulut des bateaux pour traverser la Manche, pas pour 'rester durer' et qu'il les voulut si rapidement qu'on les construisit de bois vert principalement, hérésie s'il en est puisque ce bois joue, gonfle, rétrécit, flambe et cambre au point qu'il laisse des coutures impossibles à calfater. Le chantier de Boom était tout aussi pressé que Napoléon et ne disposait probablement pas en ses réserves de bois vielli de longue date (trois ans). Quant à l'assertion de Mr Leconte, dans son ouvrage 'Les Ancêtres de la Force Navale', sur la lenteur de la livraison et déplorant qu'en août ces navires n'étaient pas encore terminés, nous devons nous insurger. Les coques des deux brigantins furent en effet achevées et lancées le 8 juin, puis déhalées à Bruxelles pour y recevoir leurs mâts et leur gréement, ainsi que les canons commandés à Liège. Nous les marins, nous ne pouvons pas laisser passer de telles allégations, reprises par d'autres sur un mode digne du Mur des Lamentations. Construire deux brigantins de 25 m en à peine quatre mois constitue un record! Prenons à titre de comparaison la restauration récente d'une barque du Lac Léman. Sur ce lac qui, de Genève à Montreux, fait 70 km de long, les pierres de carrière étaient transportées par des bateaux à voile de 25 à 35 m de longueur. En 1903 il y en avait une centaine en activité mais en 1995 il n'en restait qu'une à l'état d'épave. Les Suisses décidèrent de la sauver. Elle faisait 27,30 x 8,50 x 1,35 m et était donc un peu plus grande que nos brigantins. Il fallut remplacer la quille, la carlingue, 108 couples sur les 131, et refaire tout le bordé. Pour mener à bien ce travail la Suisse fit appel à 15 charpentiers bretons du chantier naval du Guip, qui avaient reconstruit la **Recouvrance**, un joli voilier, copie d'un petit aviso du XVIII^{ème} siècle. Eh bien, à ces gens de métier, munis d'un outillage moderne, il a fallu 9

mois, soit 12.500 heures à raison d'une moyenne de 6 charpentiers présents chaque jour, pour mener à bon terme la réparation de ce navire. A Boom on construisit à neuf 2 navires de 25 m en 4 mois, moins que la moitié du temps qu'un chantier moderne travaillant à l'électricité et sous le couvert d'un hangar!

C'est malheureux, mais bien vrai, nous devons le reconnaître, les choses de la mer, les bateaux, la navigation, les marins ne font pas partie d'un domaine très familier aux yeux de la grande majorité de la population belge. Cela fut, est et sera toujours le domaine de l'incompréhensible, du hors mesure, de l'incomparabilité 'du liquide face au solide'. L'homme de la rue ne s'est pas encore remis de l'audace vécue par ceux qui se sont aventurés sur la mer et ne le leur pardonne pas. Fort de cette constatation il ne faut pas s'étonner de ce que les efforts des marins n'aient été que peu et mal soutenus par les terriens, qui ne se sentent pas concernés ou n'en voient pas l'utilité. L'Anglais, qui ne pouvait sortir de son île qu'en confiant sa précieuse personne et ses biens à des bateaux conduits par des marins, se sentait fortement concerné et intéressé, ne fût-ce que pour être assuré de sa propre sécurité. Le Hollandais, qui ne peut faire un pas sans se trouver devant un bras de mer, un fleuve ou un canal d'irrigation, construisit des milliers de bateaux, des ponts et des digues, et transforma ses moulins à vent en pompes à refouler les eaux de ses inondations. Le Belge, lui, ne voit la mer que depuis la plage et ne s'inquite que de savoir si l'eau est froide ou bonne... Rares furent nos hommes de mer, rares et peu connus. Pourtant il y en eut et parmi eux il y a ceux qui firent la première marine militaire et la première marine marchande de la Belgique indépendante. Ils méritent plus que l'inattention.

À suivre

*Texte et illustrations
CPV (hre) J.-C. Liénart*

⁶ Ces calibres indiquent le poids du boulet en livres; ainsi la pièce de 8 crache un boulet de 4 kg.

⁷ Rappel des quatre jours de combat du Parc Royal à Bruxelles.

InfoMarine

De Marine in de schijnwerpers ter gelegenheid van haar dubbele verjaardag

Het tweede weekend van juli was een hoogtepunt voor onze Marine, die op 7 juli te Oostende, ter gelegenheid van het Feest van de Marine, de 175^{ste} verjaardag van de Koninklijke Marine en de 60^{ste} verjaardag van de oprichting van de Zeemacht vierde. Z.K.H. Prins Laurent en de heer Flahaut, minister van Defensie, vergezeld van de leden van de Hoge Raad voor Defensie en diverse burgerlijke en militaire prominenten begaven zich bij hun aankomst naar de **Mercator** waar zij inscheepten aan boord van sloepen. De roeiers van die sloepen, allen zeelui van de Marinecomponent, waren gekleed in historisch uniform, nl. een gestreepte T-shirt en een panamahoed. Het talrijk aanwezige publiek kreeg er commentaar met muzikale omlijsting omtrent de geschiedenis van onze Marine. De sloepen legden aan aan de ponton rechtover het stationsplein waar de plechtigheid ter gelegenheid van deze dubbele verjaardag zou plaatsvinden.

A l'occasion de son double anniversaire la Marine fait la Une

Le deuxième week-end de juillet a été riche en événements pour notre Marine qui célébra le vendredi 7, lors des fastes à Ostende, le 175^{ème} anniversaire de la Marine Royale et le 60^{ème} anniversaire de la création de la Force Navale. S.A.R. le Prince Laurent et le ministre de la Défense, Monsieur André Flahaut, accompagné des membres du Conseil supérieur de la Défense et d'autorités civiles, se dirigèrent à leur arrivée vers le voilier **Mercator** pour y embarquer à bord de chaloupes. Les rameurs de ces chaloupes étaient des marins de la Composante Marine en uniforme d'époque, T-shirt rayé et panama. Un commentaire et un accompagnement musical illustrèrent pour le public l'histoire de la Marine. Les embarcations se rendirent au ponton en face de l'esplanade de la gare où allait se dérouler la cérémonie des Fastes de la Marine qui allait sceller ce double anniversaire.



ZKH Prins Laurent en de Minister van Defensie, omringd door vip's voor het grootste deel in "marineblauw", hebben plaatsgenomen in de tribune. (2) De vips aan boord van de sloepen (1) en van links naar rechts, Lieutenant général F. VANDINGENEN (Acos Ops and Training), Flottielje admiraal J.-P. Robyns, commandant Marinecomponent, de Gouverneur van West-Vlaanderen, de Heer P. Breyne en Vice-Admiral M. Hellemans. (3)



SAR le Prince Laurent et le Ministre de la Défense entourés de vip's pour la plupart en « bleu marine » ont pris place à la tribune (2). Les vip's à bord des chaloupes (1) et de g.à d. le Lieutenant général F. VANDINGENEN (Acos Ops and Training), l'ADF J-P Robijns, Commandant de la Composante Marine, le Gouverneur de la Province de Flandre Occidentale, Monsieur P. Breyne et le Vice-amiral M. Hellemans (3).

InfoMarine

Troepen en afvaardigingen bestonden uit een detachement van de Marine met vaandel, de Koninklijke Muziekkapel van de Marine, vaderlandslievende verenigingen, oudgedienden van de Marine, een afvaardiging van de bemanningen van de schepen aangemeerd te Zeebrugge, Marinecadetten en het Korps der Torpedisten en Zeelieden. Na de parade werden diverse toespraken gehouden en eretekens en diploma's overhandigd. Een kunstwerk van verzilverd metaal, vervaardigd door schilders van de Marine, werd als aandenken aan Z.K.H. Prins Laurent geschonken.

In zijn toespraak bracht de minister van Defensie de toekomst van de Marine ter sprake. Hij maakte eveneens de lang verwachte namen bekend van de twee toekomstige fregatten van het M-type, onlangs aangekocht van de Koninklijke Nederlandse Marine. Zij zullen genoemd worden naar de eerste koning der Belgen en zijn echtgenote, een symbolisch gebaar ter gelegenheid van de 175^{ste} verjaardag van onze dynastie. De huidige F 827 **Karel Doorman** wordt de F 930 **Leopold 1^{er}** en de F 829 **Willem van der Zaan** wordt de F 931 **Louise-Marie**, met respectievelijk Nivelles en Sint Niklaas als peter. De minister beklemtoonde tevens het belang van de **Belgica** die sedert meer dan twintig jaar heel wat wetenschappers die het mariene milieu en zijn weerslag op de rest van de planeet bestuderen, de mogelijkheid biedt met succes de bedreigingen voor ons milieu te onderzoeken.

Les troupes et délégations se composaient d'un détachement de la Marine avec étendard, de la Musique Royale de la Marine, d'associations patriotiques, d'anciens de la Marine, d'une représentation des équipages des navires amarrés à Zeebruges, des cadets de la Marine et du Corps des Torpilleurs et Marins. Après la revue des troupes, différents discours furent prononcés et une série de distinctions et de diplômes furent remis. Un souvenir, sous forme d'une œuvre d'art réalisée de métal argenté par des peintres de la Marine, fut offert à S.A.R. le Prince Laurent.

Dans son allocution, le ministre de la Défense évoqua l'avenir de la Marine. Il divulgua également le nom tant attendu de nos deux futures frégates de type M, récemment achetées par la Défense à la Marine Royale néerlandaise. Elles porteront les noms du premier Roi des Belges et de son épouse, un geste symbolique pour le 175^{ème} anniversaire de la dynastie. L'actuel F 827 **Karel Doorman** deviendra donc le F 930 **Leopold 1^{er}** et reçoit Nivelles comme ville marraine. Le F 829 **Willem van der Zaan** portera le nom de F 931 **Louise-Marie** et sera parrainé par la ville de Sint Niklaas. Il souligna également l'importance du **Belgica** qui permet depuis plus de vingt ans à de nombreux scientifiques qui s'intéressent à l'environnement marin et à ses interactions avec le reste de la planète, d'accomplir un travail de recherche précis et de plus en plus utile eu égard aux menaces contre l'environnement.



1 KC Chantal De Bot, gedecoreerd door ZKH Prins Laurent (1) onder het toezien van de leden van het Peloton « Torpedisten en Zeelieden. (2)

1 QC Chantal De Bot décorée par SAR le Prince Laurent (1) sous l'oeil des membres du Peloton des Torpilleurs et Marins (2).



Info Marine

Hij verwees verder naar zijn missie aan boord van de Westdiep in het kader van de strijd tegen allerlei vormen van illegale activiteiten in de Middellandse en in de Rode zee, waar hij enkele ambtgenoten uit Afrika en het Midden-Oosten kon ontmoeten. Hij legde ook de nadruk op de belangrijke rol van de Marine en de kwaliteit van haar personeel. Met fierheid kondigde de minister aan dat Defensie jongerenstages bij de militaire muziekkapellen had georganiseerd. Jongeren met minstens vier jaar ervaring met een muziekinstrument werd aldus de gelegenheid geboden gedurende een week stage te lopen bij de Muziekkapel van de Marine en hun instrument te bespelen tijdens het Feest van de Marine. Zonder twijfel een unieke ervaring voor die jongeren!

De plechtigheid werd afgesloten met een défilé, waarna een receptie plaats vond in de blauwe zaal van de mess van de kazerne Bootsman Jonsen voor de prominenten en in de Marineclub voor de bemanningen.

Il relata ensuite sa mission de lutte contre différentes formes d'activités illégales avec le Westdiep en Méditerranée et en Mer Rouge où il a pu rencontrer, dans leur pays, ses homologues de certains pays d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Il insista ensuite sur le rôle important de la Marine et sur la valeur de son personnel. A la grande fierté du Ministre, la Défense a ouvert des stages pour jeunes aux musiques militaires ; ainsi des jeunes ayant un minimum de quatre années de pratique d'un instrument eurent l'opportunité de participer à un stage d'une semaine en compagnie de la Musique de la Marine et ont pu jouer de leur instrument pendant les fastes de la Marine. Sans aucun doute, une expérience unique pour ces jeunes !

Un défilé clôtura la cérémonie qui fut suivie d'une réception organisée à la salle bleue du mess de la caserne Bootsman Jonsen pour les personnalités et au Marineclub pour les équipages.

« La Marine, ce sont surtout des hommes et des femmes auxquels je tiens particulièrement à rendre hommage »

« De Marine, dat zijn hoofdzakelijk mannen en vrouwen, waaraan ik in het bijzonder eer wil bewijzen »

A. Flahaut.

Twee nieuwe Ere-kwartiermeesters bij de Marine



Ter gelegenheid van de Feesten van de Marine te Oostende, heeft Flottielje admiraal Jean-Paul Robyns aan Mevrouw Moniquet-Duwaerts en de heer Bernard Mercier de graad van Ere-kwartiermeester verleend. Die titel wordt aan burgers toegekend 'als blijk van erkentelijkheid voor de uitstekende diensten die ze bewijzen aan de Marine'. Mevrouw Moniquet is sinds jaar en dag meter van de duikers; de heer Mercier, van zijn kant, is te Landelies een onontbeerlijk contactpersoon voor de Marine, terwijl hij tevens de aanlegplaatsen van de Libération regelt.

Deux nouveaux Quartiers-mâîtres d'honneur à la Marine



Lors des Fastes de la Marine à Ostende, l'Amiral de flottille Jean-Paul Robyns a élevé Madame Elisabeth Moniquet-Duwaerts et Monsieur Bernard Mercier au rang de Quartier-Maître d'honneur. Ce titre est accordé à des civils 'en reconnaissance des services éminents rendus à la Marine'. Madame Moniquet est depuis de nombreuses années la marraine des plongeurs ; quant à Monsieur Mercier, il est à Landelies un point de contact indispensable avec la Marine, tandis qu'il s'occupe par ailleurs des escales du Libération.

Photos/Foto's www.mil.be/navycomp.

40.000 bezoekers op Internationale Opendeurdagen Marinebasis Zeebrugge

De 26^{ste} Opendeurdagen van de Marine (IODZ) op de Marinebasis te Zeebrugge kenden een grote toeloop. Belangstellenden, nieuwsgierigen en toeristen verdrongen zich aan de poorten van de basis op zaterdag 8 en zondag 9 juli. Volgens de organisatoren zouden er ca. 40.000 bezoekers geweest zijn, wat eens te meer bewijst dat de IODZ een van de markantste evenementen is bij het begin van het toeristisch seizoen aan onze kust.

De festiviteiten begonnen op zaterdag met de inhuldiging van een nieuw ponton voor de duikersschool. Op zondag was er nog meer volk: 26.000 gegadigden stonden op sommige momenten in lange indrukwekkende rijen aan te schuiven vóór de schepen. Doordat zij de binnen- en buitendecken van de meeste schepen konden bezoeken, konden zij kennismaken met de Belgische en buitenlandse bemanningen en kregen ze een realistisch beeld van het leven aan boord van de zeelieden, altijd paraat om in te grijpen in zowel een nationale als internationale context.

Dé blikvanger was ongetwijfeld het zusterschip van de twee nieuwe M-fregatten die onze Marine zullen vervoeren respectievelijk in 2007 en 2008, en waarvan de namen daags voordien op het Feest van de Marine in Oostende bekend waren gemaakt. Nederland had inderdaad het multi purpose M-fregat F834 Van Galen afgevaardigd, wat de gelegenheid bood om dit indrukwekkend vaartuig te vergelijken met onze dertig jaar oude fregatten. De M-fregatten zijn in wezen escorteschepen die tevens een belangrijke steun kunnen verlenen ter gelegenheid van operaties te land en ook bij het evacueren van gewonden of het verstrekken van zorgen bij humanitaire operaties.

40.000 visiteurs aux Portes Ouvertes Internationales de la Base Navale de Zeebrugge

Pour la 26^{ème} édition des Portes Ouvertes Internationales (IODZ), la base navale de Zeebruges a accueilli un public nombreux. Les intéressés, curieux ou touristes, se sont pressés aux portes les samedi 8 et dimanche 9 juillet. Les organisateurs nous rapportent que 40.000 visiteurs ont fait le déplacement, preuve, une fois de plus, que le IODZ est un des événements marquants du début des vacances à la côte. L'ouverture des Journées de la Marine avait démarré le samedi par l'inauguration d'un nouveau ponton pour l'école de plongée. La journée de dimanche fut la plus fréquentée: les 26.000 visiteurs formaient par moments d'impressionnantes files d'attente devant les navires présents. La visite des ponts extérieurs et intérieurs de la plupart des navires donna au visiteur une vision réaliste; ils purent ainsi faire connaissance avec des équipages belges et étrangers d'une flotte imposante et découvrir la vie de nos marins, toujours prêts à intervenir dans un contexte aussi bien national qu'international.

Le pôle d'attraction de ces journées fut sans conteste le navire-frère de nos deux nouvelles frégates, qui rejoindront la Marine respectivement en 2007 et 2008 et dont le nom venait d'être dévoilé la veille lors des Fastes à Ostende. Les Pays-Bas avaient en effet dépêché la frégate M multi-purpose F834 Van Galen et l'occasion fut donnée de comparer cette imposante frégate à une frégate belge trentenaire. Les frégates M sont des navires d'escorte qui peuvent fournir un soutien important dans les opérations terrestres mais aussi lors de l'évacuation de blessés et offrir les premiers soins lors d'une crise humanitaire. Ce type de navire répond donc parfaitement à la diversité des tâches et missions de la Marine belge.



Info Marine

Hierbij de lijst van de aanwezige schepen : Buitenlandse schepen: mijnenjager FGS Dillingen (Duitsland), schoolschepen FS Lynx, FS Glycine en FS Eglantine (Frankrijk); mijnenjager LTN Kursis (Litouwen); patrouilleschip LVNS Bulta (Letland); M-fregat HNLMS Van Galen (Nederland); fregat HMS Cornwall (Groot-Britannië). Belgische schepen : fregatten Wielingen en Westdiep, logistiek ondersteuningsschip Godetia, oceanografisch onderzoeksschip Belgica, tripartite mijnenjagers Aster, Bellis, Lobelia en Primula en het kustwachtschip Stern.

Het 40^{ste} escadrille van Koksijde zond ons de A109 Agusta en Seaking helikopters.

De hangars waren omgebouwd tot tentoonstellingsruimten waar Defensie in al zijn facetten werd gepresenteerd. Op het parcours waren er een reeks tentoonstellingen –waarvan een met een interessant overzicht van de Engelse raid op Zeebrugge in 1918–, en demonstraties. Nieuw dit jaar : roeiwedstrijden waarbij jeugd- en sportverenigingen het opnamen tegen de bemanningen van de schepen. Vergeten wij om te besluiten niet de aanwezigheid te vermelden van de Muziekkapel van de Marine, die van de Jagers te voet evenals die van het Marinecadetten, gevolgd door het peloton van de Torpedisten en Zeelieden onder de dynamische leiding van Michel Verheyden.

Voici la liste des navires ayant participé. Navires étrangers: chasseur de mines FGS Dillingen (Allemagne), navires-écoles FS Lynx, FS Glycine et FS Eglantine (France); chasseur de mines LTN Kursis (Lituanie); patrouilleur LVNS Bulta (Lettonie); M-frégate HNLMS Van Galen (Pays-Bas); frégate HMS Cornwall (Grande-Bretagne). Navires belges: frégates Wielingen et Westdiep, navire de soutien logistique Godetia, navire de recherches océanographiques Belgica, chasseurs de mine tripartites Aster, Bellis, Lobelia et Primula et le garde-côte Stern.

Le ciel nous avait envoyé les hélicoptères A109 Agusta et Seaking de la 40^{ème} escadrille de Koksijde. Les hangars avaient été transformés en halls d'exposition où étaient présentés les différentes facettes de la Défense. Des expositions, dont une très intéressante rappela le raid anglais sur le port de Zeebruges en 1918, et démonstrations agrémentaient le parcours. Une nouveauté cette année : des associations de jeunesse et des mouvements sportifs défièrent les équipages des navires lors de compétitions entre rameurs. N'oublions pas non plus de noter la présence de la Musique de la Marine, de l'harmonie des Chasseurs à pied, de l'harmonie du Corps des cadets de Marine, suivis du peloton des Torpilleurs et Marins emmené par le dynamique Michel Verheyden.



Photos/Foto's J-C. Vanbostal

Het defilé van 21 juli : het verleden, het heden en de toekomst van de Marine

Het Marine-gedeelte van het defilé ter gelegenheid van onze Nationale Feestdag had dit jaar een speciaal karakter. Het traditioneel detachement van de Marine werd dit keer voorafgegaan, juist achter het vaandel, door een historisch detachement. Alle deelnemers droegen inderdaad historische uniformen die de drie periodes van onze Marine uitbeelden : de Koninklijke Marine (1830-1852), het Korps van Torpedisten en Zeelieden (1923-1927) en de beginnenden van de Zeemacht (1946).

Die uniformen werden gedragen door jongeren van het Kadettenkorps en leden van het Korps van Torpedisten en Zeelieden. Het detachement stond onder de leiding van de dynamische Commandant Michel Verheyden, bijgestaan door zijn onderofficier Serge Vandenberghe. Om zich voor te bereiden op dat defilé hadden kadetten en torpedisten drill-oefeningen op de Hembeekkaai en een generale repetitie had plaats daags voordien te Peutie.

Te noteren dat de jongste van de kadetten – van het vrouwelijk geslacht – amper 15 jaar oud was. Voor alle deelnemers was dit defilé vóór tienduizenden toeschouwers en honderdduizenden tv-kijkers een onvergetelijke gebeurtenis.

Le défilé du 21 juillet : le passé, le présent et le futur de la Marine

La partie Marine du défilé à l'occasion de notre Fête Nationale revêtait cette année un cachet particulier. Un détachement historique, placé juste derrière l'étendard, précédait en effet le traditionnel détachement de la Marine. Les membres de ce détachement étaient revêtus d'uniformes des trois périodes historiques de notre Marine : la Marine Royale (1830-1852), le Corps des Torpilleurs et Marins (1923-1927) et le début de la Force Navale (1946).

Ces uniformes étaient portés par les jeunes du Corps des Cadets ainsi que par les membres du peloton historique du Corps des Torpilleurs et Marins. Le tout était emmené par le dynamique Commandant Michel Verheyden et son sous-officier Serge Vandenberghe. Afin de préparer ce défilé dans les meilleures conditions, les cadets et les torpilleurs eurent l'occasion de s'exercer au drill militaire au quai Hembeek et une répétition générale eut lieu à Peutie la veille du défilé.

A noter que la plus jeune des cadettes avait 15 ans. Pour tous, défiler devant des dizaines de milliers de spectateurs et des centaines de milliers de téléspectateurs restera un événement inoubliable.



Le Roi passe en revue le peloton historique
De Koning schouwt het historisch peloton

InfoMarine

Het Koninklijk Marine Kadettenkorps (KMK) is een door Defensie gepatroneerde vereniging die zich tot doel stelt de maritieme geest te bevorderen bij jongeren tussen 12 en 21 jaar, en ze te vormen door hen nautische kennis bij te brengen. De jongeren worden ingewijd in het leven aan boord en leren samen te leven. De vorming wordt op vrijwillige basis door burgers en militairen gegeven. De activiteiten zijn hoofdzakelijk nautisch: zeilen, roeien, duikinitiatie, varen met motor, maritieme scholing... Regelmatig worden internationale activiteiten georganiseerd met zusterorganisaties van andere landen. Voor verdere inlichtingen: Koninklijk Marine Kadettenkorps - De Broquevillelaan 300 1200 Brussel - www.kmk.be



Een 'driedelig' peloton kadetten en torpedisten.
Un peloton 'tripartite' de cadets et torpilleurs.



Leden van Detachement Torpedisten en Zeelieden.
/Membres du Détachement des Torpilleurs et Marins.



De kadetten dragen het uniform van de Zeemacht.
Les cadets en uniforme de la Force Navale



Commandant M. Verheyden aan het hoofd van zijn peloton.
Le Commandant M. Verheyden emmène son peloton.

Le Corps Royal des cadets de Marine (CRCM) est une association, parrainée par la Défense, qui a pour objet de promouvoir l'esprit maritime et plus particulièrement de former des jeunes de 12 à 21 ans en leur inculquant des connaissances nautiques. Les jeunes sont initiés à la vie du bord et apprennent ainsi à vivre ensemble. Leur formation est assurée par des bénévoles civils et militaires. Les activités sont essentiellement nautiques : voile, avirons, initiation à la plongée, navigation à moteur, amarinage....Des activités internationales sont également organisées avec des associations d'autres pays.

Pour plus de renseignements : Corps Royal des Cadets de Marine - Avenue De Broqueville 300 1200 Bruxelles
www.crem.be

Defensie op Tall Ship's Race

De feestelijkheden naar aanleiding van de 50^e verjaardag van de Tall Ship's Race vonden plaats in Antwerpen van 19 tot 22 augustus ll. Begin juli zetten de legendarische en imposante schepen zeil vanuit Saint-Malo, waarna ze Torbay, Lissabon, Cadiz en La Coruña aandeden.

Defensie wou zich profileren met een heus dorp aan de Oostendekaai, langs het Willemdok neer te zetten. De diverse facetten van de jobs binnen Defensie werden voorgesteld aan de bezoekers. De Stand Publieke Relaties van de Marine, de Oudgedienden, Nautica, de Marinekadetten, de Hogere Zeevaartschool en natuurlijk ook Neptunus vertegenwoordigden het gedeelte Marine.

Ons marineschoolschip **Zénobe Gramme**, aangekomen op zaterdag, legde eveneens aan in de omgeving van de Defensiestands. Aan boord 9 jonge zeilfanaten die de reis meemaakten in het kader van de jongerenstage. Ze hadden in Coruña een eerste groep van 9 jongeren vervangen die op 29 juli vertrokken vanuit Cadiz.

De regen was helaas spelbreker in de gezellige sfeer.



Photos/Foto's J-C. Vanbostal

La Défense au Tall Ship's Race

Les festivités du 50^{ème} anniversaire de la Tall Ship's Race se déroulèrent à Anvers du 19 au 22 août dernier. Les voiliers mythiques et imposants du monde entier avaient quitté Saint-Malo début juillet pour faire escale à Torbay, Lisbonne, Cadiz et La Coruña avant de rejoindre le port d'Anvers.

La Défense avait tenu à marquer sa présence en établissant un village au Oostendekaai le long du Willemdok. Les différentes facettes des jobs à la Défense y étaient proposées au public. Le stand des Relations Publiques de la Marine, les anciens, Nautica, les cadets de la Marine, l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers et bien évidemment Neptunus, formaient la partie Marine de ce week-end. Notre voilier **Zénobe Gramme**, arrivé le samedi, est venu s'amarrer à proximité des stands de la Défense.

A bord 9 jeunes fanatiques de voile avaient pu embarquer dans le cadre des stages de jeunes à la Défense. Leur fantastique expérience prit fin à Anvers. Ils avaient remplacé à la Coruña un premier groupe de 9 jeunes partis eux le 29 juillet de Cadiz.

Une seule ombre à ce tableau: la pluie qui fut l'invitée marquante et omniprésente.



A droite le Commandant du Zénobe Gramme, le 1LV D. Rossel.

Rechts de Commandant van de Zenobe Gramme, 1LZ D. Rossel

Een mast voor de Koninklijke Vereniging der Baden-Powell Zeescouts van Antwerpen

Onder het waakzaam oog van de Provinciecommandant Marc Van de Wal werd op zaterdag 19 augustus jl. op de Antwerpse zeescoutsbasis de mast van de M906 Breydel, als vlaggenmast plechtig ingehuldigd door FKP Patrick Van den Bulck, commandant van het Marinedetachment Antwerpen. De Zeescoutsleiding van het district Schelde was al jaren op zoek naar een vlaggenmast voor haar basis. Bijna alle clubs langs de Schelde hebben inderdaad een prachtexemplaar op hun terrein staan. Toen dan de Breydel enkele maanden geleden bij de werf van Marintec in Boom aankwam voor de sloop, had de vereniging van zeescouts ineens een dubbel doel voor ogen: de mast van de Breydel zou geschikt zijn als vlaggenmast en zo zou er op de koop toe nog een stukje maritiem erfgoed bewaard blijven.

Cdt Van den Bulck gaf tijdens de plechtigheid een korte historische schets van de ex-mijnveger en huldigde allen die hem tijdens al die jaren bemand hadden. Waarna hij samen met de voorzitter van de Koninklijke Vereniging der Baden-Powell Zeescouts, Luc Anthéunis, een herdenkingsplaat van de M906 Breydel onthulde.

Un mât pour l'Association Royale des Scouts Baden-Powell à Anvers

Sous l'œil attentif du Commandant de la Province, le CPV Marc Van de Wal, le mât du M906 Breydel fut officiellement inauguré le samedi 19 août dernier, à la base des scouts marins d'Anvers, par le CPF Patrick Van den Bulck, commandant du détachement de Marine d'Anvers. La direction des scouts marins du district de l'Escaut était déjà depuis longtemps à la recherche d'un mât pour sa base. Pratiquement tous les clubs le long de l'Escaut ont en effet un exemplaire magnifique sur leur terrain. Par conséquent, quand il y a quelques mois le Breydel arriva au chantier Marintec à Boom en vue de sa démolition, l'association des scouts marins n'hésita pas : le mât du Breydel conviendrait parfaitement comme mât de pavillon et par ailleurs une pièce faisant partie du patrimoine maritime serait sauvegardée.

Durant la cérémonie le Cdt Van den Bulck donna un court aperçu de l'histoire de l'ex-dragueur de mines et rendit hommage à tous ceux qui avaient, durant toutes ces années, fait partie de son équipage. Après quoi il dévoila, conjointement avec le président de l'Association des Scouts Baden-Powell, Luc Anthéunis, une plaque à la mémoire du M906 Breydel.



Le mât du Breydel hier et aujourd'hui: une photo prise dans le courant des années 70 (coll. Neptuneus) et une actuellement à son nouvel emplacement.

De mast van de Breydel gisteren en vandaag: een foto uit de jaren 70 (coll. Neptuneus) en een op zijn huidige lokatie.



Luc Anthéunis et le CPF Van den Bulck inaugurent le nouveau mât

Luc Anthéunis en FKP Van den Bulck huldigen de nieuwe mast in.

*Tekst en fotos/texte et photos
Luc Anthéunis*

Bevelsoverdrachten - Remises de commandement

A963 Stern



V.l.n.r.: ADF Robyns, 1LZ Vervenne, 1LZ Roobrouck en KTZ Verbrugghe.
De g. à dr.: ADF Robyns, 1LV Vervenne, 1LV Roobrouck et CPV Verbrugghe.

Op 9 juni jl. nam 1 LZ Jean-Marc Vervenne het bevel over van het ondersteuningsschip **Stern**. In die hoedanigheid vervangt hij 1 LZ Christ Roobrouck.

Le 9 juin dernier le 1LV Jean-Marc Vervenne a pris le commandement du navire de soutien **Stern**. Il remplace à ce poste le 1LV Christ Roobrouck.



V.l.n.r. : FKP Renard, ADF Robyns, FKP Rijckaert en KTZ Verbrugghe
De g. à dr. : CPF Renard, ADF Robyns, CPF Rijckaert et CPV Verbrugghe

Op 17 juli werd FKP Claude Renard de nieuwe bevelhebber van het fregat **Westdiep**. De overdracht vond plaats in de Marinebasis te Zeebrugge. FKP Claude Renard vervangt FKP Carlo Rijckaert die het bevel over het schip voerde sedert augustus 2004.

Le 17 juillet le CPF Claude Renard devint le nouveau commandant de la frégate **Westdiep**. L'investiture se déroula à la Base navale de Zeebruges. Le CPF Claude Renard remplace le CPF Carlo Rijckaert qui était commandant du navire depuis août 2004.

F911 Westdiep

M915 Aster



V.l.n.r. : ADF Robyns, 1LZ Damman en KTZ Verbrugghe.
De g. à dr. : ADF Robyns, 1LV Damman et CPV Verbrugghe.

Op donderdag 31 augustus had er op de Marinebasis te Zeebrugge een overdrachtsplechtigheid plaats. 1LZ Ludwig Damman nam er het roer over van de mijnenjager **Aster**.

Le jeudi 31 août une cérémonie d'investiture eut lieu à la Base navale de Zeebruges. Le 1LV Ludwig Damman y prit la barre du chasseur de mines **Aster**.



KVK Plumier en ADF Robyns.
CPC Plumier et ADF Robyns.

A960 Godetia

Op maandag 4 september had op de Marinebasis te Zeebrugge een overdrachtsplechtigheid plaats waarbij KVK Philippe Plumier het bevel overnam van het logistiek ondersteuningsschip **Godetia**.

Le lundi 4 septembre lors d'une cérémonie d'investiture officielle à la Base navale de Zeebruges le CPC Philippe Plumier a pris le commandement du navire de soutien logistique **Godetia**.

Foto's/Photos. www.mil.be/navycomp

Leerlingen Applicatieschool op zomercampagne met Stern, Zénobe Gramme, Bellis en Primula

De maand juli stond voor tweeënveertig leerling-officieren van de applicatieschool (OCA) in het teken van het praktijkgedeelte van hun nautische vorming. Verdeeld over vier schepen van onze marine bekwaamden zij zich in navigatie op zee. Hun lessenpakket omvatte veilig varen, positiebepaling, radarnavigatie, meteorologie, maritieme communicatie, scheepsmanoeuvres, stabiliteit en acties bij noodsituaties.

Op 27 juni vertrok het 'ready duty ship' A963 Stern richting Willemshaven. Op 3 juli verlieten dan het zeilschip A958 Zénobe Gramme en de mijnenjagers M916 Bellis en M924 Primula de marinebasis van Zeebrugge. De Zénobe Gramme voer onder zeil naar het zuiden terwijl de mijnenjagers hoofdzakelijk oefenden in Britse wateren. Ter gelegenheid van de internationale opendeurdagen van de marinebasis op 8 en 9 juli, liepen de Stern, de Bellis en de Primula even Zeebrugge binnen. Op zondag 16 juli namen de leerlingen en de bemanningen van de Bellis en de Primula deel aan de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid aan de Cenotaaf in Londen (zie volgende paragraaf). Na Londen zetten beide schepen koers naar het Schotse Edinburgh, waar ze de Stern vervoegden; ze verbleven er van 21 tot 24 juli. Hierna keerden de drie schepen gezamenlijk terug naar hun thuishaven waar ze op 28 juli aankwamen. De Zénobe Gramme van zijn kant zette koers naar Saint-Malo waar van 6 tot 9 juli meer dan 70 zeilschepen samenkwamen ter gelegenheid van de 50^{ste} verjaardag van de 'Tall Ships Race'. Vervolgens ging het via Lissabon naar Cadiz. (zie ook artikel Tall Ship Race blz 160)

Les élèves de l'Ecole d'application en campagne d'été avec le Stern, le Zénobe Gramme, le Bellis et le Primula

Pour quarante-deux candidats officiers de l'école d'application (OCA), le mois de juillet était placé sous le signe de la mise en pratique de leur formation nautique. Embarqués à bord de quatre navires de notre Marine, ils reçurent une formation spécifique à la navigation en mer. Leur pratique à bord comportait les cours suivants: navigation sécurisée, détermination de position, navigation au radar, météorologie, communications maritimes, manœuvres du navire, stabilité et actions en situation d'urgence.

Le 27 juin, le 'ready duty ship' A963 Stern prit la direction de Willemshaven. Le 3 juillet, c'était au tour du voilier A958 Zénobe Gramme, accompagné des chasseurs de mines M916 Bellis et M924 Primula, de quitter la base navale de Zeebruges. Le Zénobe Gramme mit le cap sous voile sur le sud, tandis que les chasseurs de mines allèrent s'exercer principalement dans les eaux britanniques. A l'occasion des journées internationales de la base navale, les 8 et 9 juillet, le Stern, le Bellis et le Primula rentrèrent pour quelques jours à Zeebruges. Le dimanche 16 juillet, les élèves et les équipages du Bellis et du Primula prirent part aux cérémonies commémoratives annuelles au Cenotaph à Londres (voir paragraphe suivant). Après Londres, nos deux navires mirent le cap sur la ville écossaise d'Edimbourg —où les y attendait déjà le Stern— et ils y firent escale du 21 au 24 juillet. De là les trois navires firent route ensemble vers leur port d'attache qu'ils rejoignirent le 28 juillet. Le Zénobe Gramme, quant à lui, mit le cap sur Saint-Malo où il y resta du 6 au 9 juillet, puis il se joignit à plus de 70 autres voiliers à l'occasion du 50^{ème} anniversaire du 'Tall Ships Race'. Il se dirigea ensuite, via Lisbonne, vers Cadix où il débarqua les élèves de l'OCA. (voir aussi article Tall Ship Race page 160)



Plechtigheid aan de Cenotaaf te Londen

La cérémonie au Cénotaphe à Londres



Op zondag 16 juli nam een detachement van de Marinecomponent –bemanningen en leerlingen van de Bellis en de Primula– deel aan het traditioneel Belgisch défilé aan de Cenotaaf in Whitehall te Londen. Die plechtigheid grijpt reeds sedert 1935 plaats op de zondag die onze nationale feestdag voorafgaat. België is het enigste land ter wereld dat toestemming heeft verkregen gewapend te defileren in Londen; een voorrecht dat ons land toegekend werd door koning George V uit erkentelijkheid voor de heldhaftigheid van de Belgische soldaten gesneuveld tijdens Wereldoorlog I. De 72^{ste} uitgave werd voorgezeten door de heer Herman de Croo, Voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers, aan de zijde van de Belgische ambassadeur en Belgische en Engelse militaire gezagsdragers. De heer Flahaut, minister van Defensie, had gezorgd voor transport voor de vertegenwoordigers van de vaderlandslievende verenigingen. Op zijn initiatief werden ook jongeren bij die ceremonie betrokken met het gevolg dat Marine- en Luchtcadetten, evenals deelnemers aan de jongerenstages van Defensie, aanwezig waren bij dat aangrijpend eerbetoon. Ouderen en jongeren legden samen ruikers en bloemenkransen neer aan het monument.

Le dimanche 16 juillet un détachement de la Composante Marine –équipes et élèves du Bellis et du Primula– participa au traditionnel défilé belge au Cénotaphe de Whitehall à Londres. Cette cérémonie a lieu depuis 1935 le dimanche précédant notre fête nationale. La Belgique est le seul pays au monde autorisé à défiler en armes à Londres ; un privilège que l'on doit au roi George V en reconnaissance de l'héroïsme des soldats belges tombés durant la première guerre mondiale.

La 72^{ème} édition était présidée par le président de la Chambre des députés, Monsieur Herman De Croo, aux côtés de l'ambassadeur de Belgique et des autorités militaires belges et britanniques. Le ministre de la Défense Flahaut avait mis les moyens de transport nécessaires à la disposition des représentants des associations patriotiques. Il avait également décidé d'élargir le défilé aux jeunes et c'est ainsi que des cadets de la Marine et de l'Air, de même que des participants aux stages des jeunes de la Défense, ont pris part à cet hommage émouvant. Anciens et jeunes ont déposé ensemble gerbes et couronnes au pied du monument.

Foto's/Photos. www.mil.be/navycomp



Kerkdienst ter nagedachtenis van Vice-admiraal Schlim

Prins Laurent en Prinses Claire zullen, op 21 oktober aanstaande, de kerkdienst ter nagedachtenis van Vice-admiraal Vlieger Ridder André Schlim, gewezen voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis, in de Sint Martinus parochiekerk, te Loppem, bijwonen.

Service religieux à la mémoire du Vice-amiral Schlim

Le prince Laurent et la princesse Claire assisteront, le 21 octobre prochain, à la messe qui sera célébrée à la mémoire du Vice-amiral Aviateur Chevalier André Schlim, ancien président de l'Œuvre Royale Ibis, en l'église paroissiale Sint Martinus à Loppem.

Coll. Neptunus

Eind 1965, Vice-admiraal A. Schlim (toen FKP en bevelhebber van de Kamina) in Kaapstad in gezelschap van Dr. A. Mariën, consul-generaal van België.

Fin 1965, au Cap, le Vice-amiral A. Schlim (alors encore CPF et commandant du Kamina) en compagnie du Consul Général de Belgique Dr. A. Mariën.

Herdenking LTZ Victor Billet

Naar jaarlijkse gewoonte had op 18 augustus jl. in de Marinekazerne te St-Kruis, de herdenking plaats van het overlijden van LTZ Victor Billet, stichter van de Zeemacht. Bij die gelegenheid wordt het sneuvelen herdacht van LTZ Billet, als 2^{de} commandant van de HMLST 159 Dinosaur, op het strand van Dieppe op 19 augustus 1942. De herdenking die bestond uit een opgemerkte toespraak, een bloemenhulde en het uitvoeren van de 'last post' ging door aan het monument van LTZ Billet aan de ingang van de gelijknamige Marinekazerne in St Kruis. De plechtigheid werd voorgezeten door adjunct-directeur Vorming, VTZ Balyu, in aanwezigheid van de familie Billet en vertegenwoordigers van vaderlandslievende verenigingen en de Marine.

Commémoration LDV Victor Billet

Comme à l'accoutumée la commémoration annuelle de la mort du LDV Victor Billet, fondateur de la Force Navale, eut lieu le 18 août dernier à la caserne de la Marine à St-Kruis. A cette occasion est remémorée la mort du LDV Billet, commandant en second du HMLST 159 Dinosaur, sur la plage de Dieppe, en date du 19 août 1942. La cérémonie qui eut lieu à l'entrée de la caserne, du même nom, de St-Kruis, comprenait un discours remarquable, un dépôt de fleurs et l'exécution du 'last post'. Elle fut présidée par le directeur-adjoint à la Formation, EDV Balyu, en présence de la famille Billet et de délégués d'associations patriotiques et de la Marine.

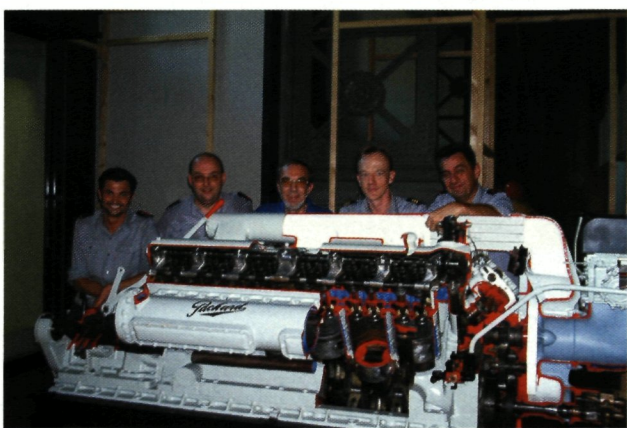
De Zee, een poort op de wereld : een maritieme tentoonstelling die u niet mag missen

Zoals aangekondigd in ons vorig nummer zal deze tentoonstelling plaatshebben van half november 2006 tot einde december 2007 in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis. Als sluitstuk van het dubbele verjaardagsfeest van de Marine, zal ze een overzicht geven van de geschiedenis van de Belgische marine (dus niet alleen van de militaire marine) sedert het ontstaan van België.

De tentoonstelling zal opgesplitst zijn in volgende modules: 1/ Navigatie en communicatie (voorwerpen uit collecties : boeken, kompassen, astrolabia, almanakken, sextanten...) – 2/ Militaire operaties vanaf 1830 tot 1940 (Operatie Dynamo) – 3/ Uniformen en het leven aan boord – 4/ Wetenschap en technologie – 5/ Mijnenbestrijding – 6/ Tweede wereldoorlog en konvooien – 7/ a. De Marine sedert 1946 tot op heden - b. De handelsvloot - c. Optreden van de Staat op zee. Tenslotte zullen de toekomstmogelijkheden van de Marine uiteengezet worden. Te noteren eveneens dat een multimediacentrum voorzien is, dat naar wens kan ingericht worden als conferentie- en debatzaal.

Een redactiecomité onder leiding van professor Koninckx legt de laatste hand aan een brochure.

De vernissage zal plaatshebben op 22 november aanstaande in aanwezigheid van ZKH Prins Laurent en van Minister van Defensie André Flahaut. De tentoonstelling is open voor het publiek van 23 november 2006 tot eind december 2007. Wie meer wenst te weten omtrent dit evenement raden wij aan de site van het Museum www.klm-mra.be te raadplegen, een E-mail te zenden naar volgend adres : Marine@klm-mra.be, of te telefoneren naar nr 02/737.78.11.



Les marins du musée lors du montage autour d'un moteur entièrement restauré par l'équipe des mécaniciens de l'école l'OCT MEC de Sint-Kruis. De g. à d. IKC D. Dusolier, IKC D. Henrard, CPV (e.r.) Vermaere, 1MR P. Werisse et QMT L. Tacnière

De zeelui van het Museum rond een motor die compleet gerestaureerd werd door de ploeg van mecaniciens van OCT MEC te St. Kruis. V.l.n.r. IKC D. Dusollier, IKC D. Henrard, KTZ (o.r.) Vermaere, 1MR P. Werisse en KMT L. Tacnière.

Photos/Foto's MRA

La Mer, ouverture sur le monde : une exposition de marine à ne pas manquer

Comme nous vous l'annoncions dans notre dernier numéro, cette exposition se tiendra de la mi-novembre 2006 jusqu'en décembre 2007 au Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire. Point d'orgue du double anniversaire de la Marine, elle retracera l'histoire de la marine belge (donc pas uniquement la Marine militaire) depuis l'indépendance de la Belgique.

L'exposition sera divisée en modules dont voici le détail: 1/ Navigation + communication (pièces de collection : livres, boussoles, astrolabes, almanachs, sextant à bulles...) – 2/ Les opérations militaires depuis 1830 jusque 1940 (opération Dynamo) – 3/ Les uniformes et la vie à bord – 4/ Science et technologie – 5/ Guerre des mines – 6/ Deuxième guerre mondiale et convois – 7/ a.. La Marine de 1946 à nos jours - b. La Marine marchande - c. L'action de l'Etat en mer. En guise de conclusion, à la sortie, les perspectives de la Marine vous seront exposées. A noter également qu'un espace sera transformé en centre multimédia, modulable à la demande en lieu de conférence et de débat.

Une publication est en cours d'achèvement. Le comité de rédaction de cette plaquette est sous la houlette du professeur Koninckx.

Le vernissage se fera le 22 novembre prochain en présence de SAR le Prince Laurent et du Ministre de la Défense, André Flahaut. L'exposition ouvrira ses portes public du 23 novembre 2006 à fin décembre 2007.

Pour plus d'informations www.klm-mra.be

Email: Marine@klm-mra.be Tel 02/737.78.11.



Een foto genomen tijdens het monteren van de tentoonstelling

Une vue du montage de l'expo

Defensie Stript! BDéfense!



Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine
Association d'Entraide de la Marine



De Strip Defensie, die verkocht wordt ten voordele van de verenigingen gesteund door Defensie waaronder de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, is te verkrijgen voor de prijs van 12 euro bij de Vereniging.

La BDéfense, vendue au bénéfice des associations soutenues par la Défense dont l'Association d'Entraide de la Marine, est disponible au prix de 12 euros auprès de l'Association d'Entraide de la Marine

Info:

Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine
Association d'Entraide de la Marine
Kazerne/Caserne Bootsman Jonsen
3de en 23ste Linieregimentsplein, 8400 Oostende
Rekening/Compte: 473-6093911-41
Tel/Fax: 059/80.66.66
E-mail: chris.cappon@mil.be



Amerikaans fregat USS Simpson op bezoek in de haven van Antwerpen

Het bezoek van het SNMG1 eskader van 13-18 april 2006 aan de haven van Antwerpen was de ideale gelegenheid om even aan boord te gaan van het Amerikaans fregat FFG-56 USS Simpson dat sinds januari deel uitmaakt van het NAVO smaldeel. We gaan ook wat dieper in op de belangrijke rol dat het fregat speelde tijdens de Amerikaanse Operatie "Praying Mantis" tegen Iraanse marineschepen in April 1988.

Dit fregat van de Oliver Hazard Perry klasse vertrok op 3 januari 2006 voor een oefenperiode van zes maanden. Het werd toegevoegd aan het NAVO smaldeel in de loop van januari 2006 en heeft sindsdien reeds een goed gevuld oefenprogramma afgewerkt. Zo nam het schip deel aan de Deense oefening *Squadex 05-06*, aan een Norwegian Task Group oefening in de Noorse wateren en aan de *Operation Active Endeavour* in de Middellandse Zee met onder meer havenbezoeken aan de havens van Valletta, Malta en van Rota, Spanje. Net voor het schip naar Antwerpen afvaarde had het nog deelgenomen aan de grote oefening *Brilliant Mariner 2006* die plaatsvond in een gebied rond de Duitse Bocht, Noordzee, Skagerrak en Kattegat en in de omliggende territoriale wateren van Nederland, Duitsland, Denemarken, Noorwegen en Zweden. Bij deze grote NAVO oefening werden in totaal ± 80 schepen ingezet vanuit 18 verschillende landen. Dit was de voorbereiding van de maritieme



Amerikaans fregat FFG-56 USS Simpson.

component van NRF¹ 7 voor de in juni geplande oefening *Steadfast Jaguar 2006* die plaats vindt rond de Kaapverdische eilanden.

Het fregat is één van de laatst gebouwde van de klasse waarvan er uiteindelijk in totaal 51 eenheden voor de Amerikaanse Marine van stapel liepen. Van de 30 resterende actieve schepen in de operationele gevechtsvloot behoort het fregat *USS Simpson* met nog acht zusterschepen tot de NRFA². Het schip werd ingedeeld bij het DESRON³ 14 dat haar thuishaven heeft in Mayport, Fla. De bemanning bestaat voor ongeveer 25 % uit reservisten en FTS⁴. Onder de 24 officieren aan boord bevinden zich drie vrouwelijke officieren. Aan-

gezien aangepaste accommodatie voor vrouwelijke bemanningsleden beneden de graad van officier op het schip ontbreekt, bevinden zich onder de 14 keuronderofficieren en 193 bemanningsleden geen vrouwen. Een helikopter detachement van het HSL-42 smaldeel, bestaande uit vijf piloten en twintig man onderhoudspersoneel, staat in voor het vliegen met en het onderhoud van een SH60B LAMPS⁵ III helikopter. Om kosten te sparen werd vanaf 2003 bij deze fregatten de MK 13 lanceerinstallatie met een magazijn voor 40 stuks *Standard SM-1 MR*⁶/ *Harpoon* raketten van boord gehaald. Hierdoor missen deze schepen effectieve anti-lucht of anti-schip capaciteiten en zijn

¹ Nato Response Force

² Naval Reserve Force Active

³ Destroyer Squadron

⁴ Full-Time Support : staan in voor de training van reservisten

⁵ Light Airborne Multi-Purpose System

⁶ Medium Range: luchtdoelraket met een reikwijdte van ± 25 Km



Ex FFG-11 USS Clark nu in dienst als Pools fregat General Kazimierz Polaski

nog slechts beperkt inzetbaar voor onderzeebootbestrijding of voor klassieke taken zoals drugsbestrijding, het varen in NAVO smaldekken, escorteopdrachten en MIO⁷ operaties. Alleen de kleinere *Penquin* raket met een reikwijdte van ± 55 km aan boord van de LAMPS helikopter heeft nog een beperkte inzetbaarheid tegen oppervlakteschepen. Enkele van de eerder gebouwde schepen werden intussen uit de vaart genomen en werden gesloopt of varen nu onder de vlag van buitenlandse Marines. Het in het eskader meevarende Poolse fregat *General Kazimierz Pulaski*, ooit het Amerikaanse fregat FFG-11 *USS Clark*, is hiervan een mooi voorbeeld.

Om een geplande diensttijd van 30 jaar te bereiken worden de resterende schepen gemoderniseerd door onder meer het upgraden van het MK 15 CIWS⁸ systeem naar de Block 1B versie en door het installeren van het Nulka radarmisleidingssysteem tegen radar gestuurde anti-schip raketten. Deze gemoderniseerde schepen zullen dan uiteindelijk tussen 2012 en 2019 uit dienst worden genomen. Tot nu toe zijn er geen nieuwe fregatten meer gepland bij de Amerikaanse Marine en zullen sommige van hun taken vermoedelijk overgenomen worden door de nieuw te bouwen LCS⁹ schepen. Volgens hun relatief lichte constructie bleken deze sche-

pen toch heel sterk gebouwd te zijn wat bewezen werd toen twee fregatten van deze klasse beschadigd werden tijdens de Iran-Irak oorlog. Zo werd op 17 mei 1987 de FFG 31 *USS Stark* getroffen door 2 *Exocet* raketten, afgevuurd door een Iraaks Mirage-1 vliegtuig dat het schip verkeerdelijk voor een Iraans schip herkende. Het schip verloor hierbij 37 bemanningsleden en liep zware averij op door de hevige branden veroorzaakt door het in brand vliegen van de resterende brandstof in de afgevuurde raketten. Evenwel kon het schip nog op eigen kracht de Verenigde Staten bereiken voor de broodnodige herstellingen. Op 14 april 1988 liep de FFG 58 *USS Samuel B. Roberts* op een Iraanse mijn die een groot gat van 6,7 m in de zijflank en een scheur van 2,7 m in de bodem van het schip sloeg. Tien bemanningsleden werden hierbij gekwetst en na voorlopige herstellingen werd het gehavende schip aan boord van een schip met groot hijsvermogen naar de Verenigde Staten overgebracht voor definitieve herstellingen. Als Amerikaans antwoord op deze laatste aanval werd de Operatie "Praying Mantis" opgezet met deelname van drie actiegroepen bestaande uit elk drie oppervlakteschepen. Op 18 april maakte *USS Simpson* deel uit van een van die groepen tezamen met de kruiser CG 28 *USS Wainwright* en het fregat FF 1069 *USS*

Bagley. Ze kregen als opdracht een olieplatform te vernietigen dat dienst deed als uitvalsbasis voor Iraniërs vanwaar ze koopvaardij-schepen aanvielen. Na het doelwit met klassiek geschut vernietigd te hebben werden de schepen aangevallen door het Iraans Combattante II Kaman klasse patrouilleschip *Joshan*. Dit schip vuurde een Harpoon kruisraket af op de *USS Wainwright* die uiteindelijk zijn doel miste. Hierop vuurde *USS Simpson* als eerste een SM-1 lucht-doelraket af op het Iraanse schip, wat een directe treffer leek. Uiteindelijk schoten *USS Simpson* en *USS Wainwright* nog vier SM-1 lucht-doelraketten en *USS Bagley* een Harpoon kruisraket op het schip af. Het Iraanse schip dat reeds groten-deels vernietigd was, werd verder tot zinken gebracht met klassiek geschut vanaf de drie schepen. Bij deze operatie die gezien wordt als het grootste treffen tussen oppervlakteschepen sedert Wereldoorlog II werden uiteindelijk twee Iraanse schepen vernietigd. De inzet van deze Amerikaanse schepen hebben ook voor een deel het verdere verloop van de Iran-Irak oorlog mee bepaald, vermits de Iraanse internationale reputatie hierdoor een ferme deuk gekregen had. In juli 1988 werd een staakt-het-vuren getekend, waardoor er aan deze Iran-Irak oorlog een einde kwam.

Voor onze gastheer aan boord van het schip, Operations Officer Lieutenant Paul R. Austin, bleek de Belgische Marine niet totaal onbekend. Gedurende ongeveer 3 jaar deed hij dienst op o.a. Wandelaar, Westdiep en Godetia. Een verblijf waaraan hij zeer goede herinneringen overhield en volgens hem tot het beste van zijn loopbaan behoorde. Het gesprek verliep, op zijn wens, in een vlot en bijna vlekkeloos Nederlands.

Tekst: L. Naessens
Foto's: Leo Van Ginderen

⁷ Maritime Interdiction Operation

⁸ Close-In Weapon System: ultiem verdedigingssysteem tegen anti-schip kruisraketten en snelle vliegtuigen. Nieuwste versie kan ingezet worden tegen kleine snelle vaartuigen en tegen helikopters

⁹ Littoral Combat Ship

Pour un nouveau voilier-école belge

Un nouvel avenir pour le Mercator?

D'aucuns plaident encore de nos jours pour doter la Belgique d'un voilier-école destiné à la formation de nos candidats officiers de la marine marchande. En plus de son rôle didactique, ce navire pourrait fort bien parcourir les océans en tant qu'ambassadeur de notre pays et promouvoir partout dans le monde les produits de notre industrie.

C'est en mai 1961 que le **Mercator**, voilier-école de nos candidats officiers de marine, reçut le titre de 'navire-musée'. Il fut alors amarré sur la rive gauche d'Anvers pour venir ensuite s'ancrer dans un bassin du port d'Ostende, qui reçut son nom. Là, des milliers de fanas de la mer vinrent visiter cette superbe trois-mâts goélette. Elle était devenue le navire du souvenir à bord duquel tant de générations de marins avaient fait leur amarinage.

Sur décision de P.W. Segers, le ministre des Transports de l'époque, le voilier-école fut définitivement décommissionné en 1960, bien qu'il fût encore en état de prendre la mer. A partir de cette date, l'instruction nautique de nos futurs officiers de marine ne pouvait plus se faire à bord d'un voilier.

Esprit et travail d'équipe

Le décommissionnement du **Mercator** fit couler beaucoup d'encre. De vives polémiques furent menées entre les adeptes de la voile et ceux qui préféraient la propulsion mécanique pour l'entraînement des cadets à la mer. Ces derniers prétendaient qu'il était préférable de mettre les cadets immédiatement en contact avec les moyens modernes de la navigation maritime. Ils



obtinrent gain de cause et c'est ainsi que nos futurs officiers furent dès lors entraînés à bord de cargos de la CMB et des unités de la Force Navale.

Les adeptes de la voile avaient mis l'accent sur l'esprit et le travail d'équipe qui se forment à bord d'un voilier. Hisser et affaler la voilure, gouverner à la grande barre, mettre la baleinière à l'eau demandent l'effort manuel de toute une équipe de marins; c'est ainsi qu'affaler et plier la grand'voile du **Mercator** nécessitaient l'intervention de vingt cadets. Le contact avec la mer est également plus direct car la plus grande partie des exercices à la navigation se font sur passerelle et pont découverts. Dans notre pays, à l'encontre de ce qui se passe ailleurs dans le monde, ce mode d'entraînement est révolu. Le cadet d'aujourd'hui suit d'abord quatre ans de cours à terre avant d'embarquer. Cela se passe à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers. De courtes périodes d'amarinage à bord de navires de la Marine sont toutefois prévues,

ainsi qu'un mois d'entraînement sur un cargo de la marchande étalé sur les deux années de licence. D'aucuns suggèrent que les élèves de la 1ère candidature reçoivent immédiatement un entraînement poussé à bord d'un voilier-école; ils pourraient ainsi juger tout de suite si la carrière de marin leur convient réellement. Un double avantage serait ainsi créé: d'une part, former le caractère et l'esprit d'équipe du cadet, et de l'autre, mettre le corps enseignant lui aussi en contact avec la mer, ce qui ne se fait plus hélas de nos jours.

Rôle d'ambassadeur d'un voilier-école

En plus de cette fonction d'entraînement et de formation, un voilier-école présente encore d'autres avantages. C'est ainsi qu'il peut aussi remplir le rôle d'ambassadeur d'un pays, de son peuple et de sa culture. Que l'on se rappelle l'accostage à Zeebruges et à Anvers des grands voiliers-écoles dans le

cadre des festivités des Cutty Sark Races. Lorsque ces majestueux voiliers, véritables cathédrales de la mer, remontaient le goulet du port avec tous les cadets haut perchés dans les mats, citadins et touristes accouraient en grand nombre et s'informaient d'emblée de l'identité du visiteur. C'est donc bien la preuve qu'ils voyaient en eux les flamboyants ambassadeurs de lointains pays.

Cette fonction de relations publiques est actuellement assurée par le **Godetia** de notre Marine. C'est surtout dans les ports de l'Amérique latine que sa silhouette est connue; il y est l'ambassadeur de notre pays et sa présence y est particulièrement appréciée. Il est vrai que ce rôle-là pourrait aussi se faire au profit de la marchande, de nos ports, de nos universités et de nos grandes institutions. Des organisations comme la VBO-AEB pourraient utiliser le navire comme moyen de promotion pour les produits de notre industrie. La mondialisation de la consommation et de la production nécessite en effet un effort plus efficace dans le domaine de la promotion.

Un nouvel avenir pour le **Mercator**?

Aussi, d'aucuns plaident-ils pour remettre le vieux **Mercator** en état de naviguer. Il a prouvé sa fiabilité pendant de longues années, fait régulièrement de courtes randonnées en mer et serait donc pratiquement paré à prendre le large. C'est pourquoi une association maritime, parrainée par l'Union belge des Armateurs, voulut en 2004 acheter le **Mercator** pour la somme symbolique de 1 euro. Un bureau d'études calcula que 7,5 millions € et 60 membres d'équipage seraient nécessaires pour le rendre en état de naviguer. Ces frais particulièrement élevés effrayèrent toutefois le candidat acheteur et l'achat du navire n'eut pas lieu.

Un an plus tard, l'intérêt pour assurer un nouvel avenir au **Mercator** refit surface. C'est ainsi que les ministres flamands Kris Peeters et Dirk Van Mechelen rédigèrent une formule de coopération entre les secteurs privé et public pour remettre le **Mercator** en état de prendre la mer et d'en assurer entretemps l'en-

tretien nécessaire. A cet effet, l'aménagement d'un nouveau pont et l'exécution d'autres travaux de rénovation furent approuvés pour la somme de 350.000 €. Mais à la mi-2006 aucune décision concrète n'avait encore été prise quant à ces projets.

Renouer avec les traditions ancestrales

A en croire les marins qui entretiennent bénévolement le voilier à Ostende, il s'agirait là d'une vision particulièrement optimiste de la réalité. Selon eux le **Mercator** ne serait pratiquement plus en état de traverser seul les océans. En outre, ceux d'entre nous qui ont visité le navire auront remarqué que les logis et compartiments réservés aux cadets sont beaucoup trop rudimentaires pour satisfaire aux exigences sanitaires de nos jours; leur transformation, si elle est possible, coûterait assurément quelques millions d'euros. C'est pourquoi la construction d'un tout nouveau voilier-école, parfaitement adapté aux exigences techniques et didactiques de nos jours, serait une solution plus rentable.

Quoiqu'il en soit, si l'on veut renouer avec les traditions ancestrales de notre pays et le doter d'un majestueux ambassadeur navigant, il faudrait remettre le **Mercator** en état de naviguer ou construire un nouveau voilier-école, comme d'aucuns le préconisent. Les coûts d'entretien et d'exploitation de l'ancien voilier ne cessent d'augmenter tandis que le nombre de visiteurs régresse chaque année. D'aucuns prétendent même que l'exploitation du **Mercator** est au bord de la faillite et que la situation actuelle ne peut perdurer. Aussi serait-il préférable de construire un nouveau voilier-école. Sa construction et son exploitation comme unité navigante



coûteraient assurément beaucoup d'argent, mais on peut admettre que sa fonction publicitaire pour les produits et les institutions de notre pays compenserait largement tous ces frais. A ce rôle de relations publiques, associations évidemment sa fonction éducative pour nos jeunes aspirants de marine.

Mais penser à doter la Belgique d'un voilier-école, n'est-ce pas là une vision plus qu'utopique lorsqu'on connaît la mentalité de terriens de nos dirigeants nationaux?

H. Rogie

Over Schoolschepen en Zeevaartonderwijs (III)

100 jaar geleden verging de Comte de Smet de Naeyer op zijn tweede reis

Op 19 april 1906 verging de **Comte de Smet de Naeyer** in de Golf van Biskaje op ongeveer 300 mijl van de Franse kust; 33 opvarenden vonden de zeemannsdood. De berichtgeving in zoalle dag- en weekbladen bracht diepe verslagenheid onder de bevolking.

Op 16 oktober 1904 werd dit schoolschip te Greenock (Schotland) te water gelaten. Het was gebouwd uit staal, opgetuigd als driemastvolschip, en ruim 81 m lang, 12,5 m breed en had bij een volle lading van 3200 ton een diepgang van 7 m.; zelf mat het 2204 ton en had het 2830 m² zeil. De nieuwe eenheid doopte men onder de naam **Comte de Smet de Naeyer** naar de voormalige (1896-1899) eerste minister. De dochter van Alexandre de Browne de Tiège, de belangrijke aandeelhouder van de Association Maritime Belge¹, nam het peterschap waar. Niemand vermoedde dat het een waar 'pechschip' zou worden.... Enkele dagen na de tewaterlating kapseisde het vaartuig na een verkeerd manoeuvre; bij het rechtekken werd het flink beschadigd. Op 22 december vertrok het schip uit Greenock, gesleept door de **President Ludwig**; deze laatste had op 26 december af te rekenen met machinepech zodat ze slechts op 28 december ter bestemming aankwamen.

Op zondag 12 februari 1905 vertrok de **Comte de Smet de Naeyer**



Comte de Smet de Naeyer 1905-1906.

onder ongunstige weersomstandigheden met bestemming Valparaíso. Maar ondanks het slechte weer stonden de Scheldekaaien zwart van het volk, want het was zijn eerste reis. De lading bestond uit cokes en cement. Deze reis bewees dat het schip een goede stabiliteit bezat maar toch was commandant Fourcault niet helemaal tevreden; sommige klinknagels lekten en het schip had slechts 10 knopen gehaald. Op 4 januari 1906 liep het de haven van Antwerpen binnen. In een droogdok werden de lekkende klinknagels vervangen en sommige dichtingen hersteld.

Op 11 april 1906 ving de **Comte de Smet de Naeyer**, met 59 man aan boord, zijn tweede en helaas laatste reis aan. De lading bestond dit keer uit ± 2600 ton cement in vaten. Rivierloods Struckhof nam de beloodsing waar terwijl de riviersleepboot **Washington**, onder bevel van schipper Fromont, het schip tot

Vlissingen sleepte. Daar kwam de Scheldemondenloods Lenaerts aan boord waarbij de zeesleepboot **Vulcain**, onder bevel van schipper Van 't Wel, het schoolschip, gezien de windstille, op sleeptouw nam tot in de nabijheid van het eiland Wight. Vier dagen na zijn vertrek vulde een flinke bries de zeilen; met een snelheid van 10 knopen voer het schip voorwaarts. Kortom, ideale omstandigheden voor een zeilschip maar niet voor de **Comte de Smet de Naeyer**. Het schip begon immers zware slagzij te maken en men stelde bovendien met ontzetting vast dat water in de ruimen kwam en bleef stijgen ondanks het inzetten van de handpompen. Er was geen stoommachine voor de voortstuwing maar wel een kleine stoominrichting voor de aandrijving van de lieren, kaapstanders en pompen; deze laatste kreeg men echter niet meer op gang wegens het snel stijgende water. De 19de

1 De Association Maritime Belge S.A./Belgische Zeevaartvereniging N.V. werd in 1903 opgericht met de steun van de overheid omdat het gebrek aan koopvaardijofficiëren nijpend was. Er waren inderdaad geen officieren meer gevormd sedert de afschaffing van de Koninklijke Marine in 1862 en degene onder hen die sindsdien overgestapt waren naar de handelsvaart of de Staatsmarine waren inmiddels op rust of overleden.

's morgens gaf Cdt Fourcault het order 'All hands on deck' en deelde de uitgeputte bemanning mee dat het schip aan het zinken was. De reddingsboten werden uitgezet maar wegens de spanning in deze fatale momenten sloeg de ene boot na de andere om. Slechts één sloep met 21 opvarenden bleef drijven. Sommige bemanningsleden sprongen over boord en poogden zich al zwemmend te redden of ergens aan vast te klampen. Anderen bleven aan boord.... Het Franse viermastschip **Dunkerque**, onder bevel van kapitein Morfouace en op weg van Chili naar Falmouth, slaagde erin 26 opvarenden te redden; deze werden uiteindelijk afgezet te Cuxhaven op 28 april.

33 opvarenden verdrinken waaronder commandant Fourcault (45 jaar), 2de commandant baron Van Zuylen van Nijveltdt (28 jaar), 3de stuurman Van Esch (22 jaar), aalmoezenier Cuypers, evenals 18 kadetten van de 2de promotie en 11 bemanningsleden.

26 opvarenden konden worden gered: 1ste stuurman Wenmaekers (25 jaar), 2de stuurman Celis (25 jaar), dokter Molitor en de leraren Van der Plassen en Van den Bossche;

12 kadetten van de 2de promotie: C. Connerode, H. Netels, R. Veys, W. Clerin, S. Hayez, A. Dubois, F. Paquay, J. Meulemeester, M. Ulser, E. Van den Berghe, M. Beelaerts en H. Sacré.

9 bemanningsleden: bootsman Van de Putte, zeilmaker Van Strydonck, elektricien Presjen en de matrozen Buyle, Taeymans, Barbaix, Vermeulen, Van Maelen en De Necker.

In hun verdriet om het verlies van hun geliefden spanden vierentwintig families van slachtoffers een proces aan. Vooral Cdt Fourcault moest het ontgelden. Hij werd de meest besproken en omstreden figuur. De rechtbank oordeelde echter dat het mislukken van de reddingspogingen het rechtstreeks gevolg was van defecten waaraan de commandant vreemd was en dat hij zelf er een van de slachtoffers van was. Het proces begon te Brussel op 19 mei 1908 voor de

rechtbank van eerste aanleg en eindigde bij het hof van beroep met de volgende conclusie: 'Cdt Fourcault, noch de Belgische Zeevaartvereniging treft enig verwijt; Fourcault is dapper gestorven'. In 1912 werd op het Jacobsplein in Brussel, in de schaduw van het Justitiepaleis, een monument ter herinnering aan de ramp onthuld.

- Jules Meulemeester was de enige kadet die drie opeenvolgende reizen aan boord van een schoolschip maakte, nl. de twee reizen van de **Comte de Smet de Naeyer** en de eerste reis in 1908 van de **L'Avenir**, waarvan hij in 1920 commandant werd. Later werd hij havencommandant te Antwerpen. Hij stierf als derde laatste overlevende van de **Comte de Smet de Naeyer**.

- Ook W. Wenmaekers kende een gelijkaardige maritieme loopbaan; hij voer het bevel over de **L'Avenir** van 1921 tot 1923.

- Leraar Van den Bossche had er na de ramp genoeg van. Nooit zette hij nog een voet aan boord van een schip! Hij overleed op 18 september 1976 te Antwerpen, als voorlaatste overlevende van de **Comte de Smet de Naeyer**.

- De kadetten Veys en Sacré namen eveneens, zoals Meulemeester, deel aan de 1ste reis in 1908 van de **L'Avenir**.

- De ramp met de **Comte de Smet de Naeyer** kwam nog éénmaal in het nieuws bij het overlijden van de laatste overlevende op 1 december 1976, nl. Gerard Arthur De Necker, geboren te Oostende op 11 mei 1887. Hij was trouwens niet alleen de laatste overlevende maar ook de laatste drenkeling die uit het water werd gehaald nadat hij als laatste bemanningslid het zinkende vaartuig verlaten had. Van een merkwaardige samenloop van toevallen gesproken! Op 17 mei 1911 kwam hij in staatsdienst als matroos. Hij werd loodsleerling te Zeebrugge in 1920 en Scheldemondenloods in 1928. Hij ging op rust in 1945.

- Commandant Gustave Fourcault² werd op 19 april 1861 geboren te Petit-Rechain nabij Verviers. Hij stierf dus dag op dag op zijn 45ste verjaardag. Voorheen was hij commandant op de staatspakketboten en in 1904 voer hij het bevel over het derde visserijwachtschip **Ville d'Ostende**, als opvolger van Cdt De Hoest.

- Aalmoezenier Cuypers (°1872), zoon van de burgemeester van Sta-brOOK, stond volgens ooggetuigen op de achterplecht, tot de knieën in het water. Met zijn linkerhand hield hij de leuning vast terwijl hij met de rechterhand een zegend gebaar maakte. Hij stierf als een held. Toen men hem aanzette om in de reddingsboot af te dalen schudde hij langzaam het hoofd. "Ik blijf, ik heb nog zielen te redden", zo zei hij. Een akelig gekraak en het doorbreken van het schip ter hoogte van de bezaansmast betekende het einde!

Het mysterie rond de ramp met de **Comte de Smet de Naeyer** blijft na 100 jaar onopgelost....

Bronnen: 'De Wrede Zee' in Schut-tevaer - Neptunus nr 163 - 'Histoire des navires-écoles belges de 1857 à 1932' door Hubert Renson.

De vijfmastbark R.C. Rickmers (1907)

Na het vergaan van de **Comte de Smet de Naeyer** bestelde men vlug een nieuw schoolschip dat de naam **L'Avenir** zou krijgen. Ondertussen had de Belgische Zeevaartvereniging het nodige gedaan om met de medewerking van de Duitse rederij Rickmers³ de overlevende kadetten alsook die van de 4de promotie een opleiding te verschaffen aan boord van hun vijfmastbark **R.C. Rickmers**. Dit schip, onder bevel van kapitein Bandelin, was 136 m lang, 16,5 m breed en mat geladen 7000 ton; het was uitgerust met een stoom-machine van 1000 pk. Na de **Preussen** was het het grootste zeilschip ter wereld. Aangezien het schip reeds geruime tijd uit Duitsland vertrokken was moesten onze kadetten het in den vreemde vervoegen. Op 10

² De drie opleidingsschepen verbonden aan de Zeevaartschool te Oostende tussen 1952 en 1992 kregen elk de naam 'Cdt Fourcault' (cfr. Neptunus nr 274 blz 43/45 en nr 275 blz 73).

³ Het zusterbedrijf, Scheepswerf Rickmers, had het order gekregen voor de bouw van de **L'Avenir**.

augustus 1907 scheepte zij, onder bevel van commandant Cornellie, in aan boord van het ss. **Finland** van de Red Star Line met bestemming New York. Aldaar aangekomen op 20 augustus namen ze de trein naar San Pedro in de buurt van Los Angeles, waar ze op 26 augustus inscheepte aan boord van de **R.C. Rickmers** met bestemming Sydney. Op 6 juni 1908 was de **R.C. Rickmers** terug op de Schelde en werd hij opgesleept naar Antwerpen door de sleepboot **Champion** van de rederij Gerling.

De tweede Comte de Smet de Naeyer (stationair - 1907)

Inmiddels had de overheid ook, voor een prikje, een oude driemaster uit 1877, de **Linlithgowshire**, in Engeland aangekocht. Gebouwd te Glasgow; mat 1425 ton, was 244 voet lang en 37 voet breed en geladen 21 voet diep. Werd herdoopt tot **Comte de Smet de Naeyer**. Dit vaartuig deed dienst als stationair schoolschip voor praktisch en theoretisch zeevaartonderricht. Het werd na aanpassingswerken ten anker gelegd ter hoogte van Burcht en bemand met een uitgelezen staf en een volledig lerarenkorps. In zijn bestaan kende dit schip drie bevelhebbers: Cdt Zellien in 1907, Cdt. J. Verstraeten van 1908 tot en met 1914 en Cdt. H. Kuwert van 1919 tot 1932. Eenmaal het varend schoolschip in de vaart (augustus 1908 – zie verder) werden tijdens de buitenlandse reizen van dit schip voorbereidende lessen gegeven aan de volgende promotie cadetten aan boord van de **Comte de Smet de Naeyer**. De zeevaartschool te Oostende kreeg uiteindelijk in 1922 het vaartuig toebedeeld voor de opleiding van haar cadetten. Het bleef er liggen tot in 1928. Toen werd het overbodig en keerde het terug naar Antwerpen voor de opleiding van matrozen en koks. Uiteindelijk werd het gesloopt in Brugge in 1934.

De L'Avenir (1908)

Het in 1906 bestelde viermast-schoolschip **L'Avenir** werd gebouwd op de Rickmerswerf in Bremerhaven. Het werd te water gelaten op 2 mei 1908. Met een

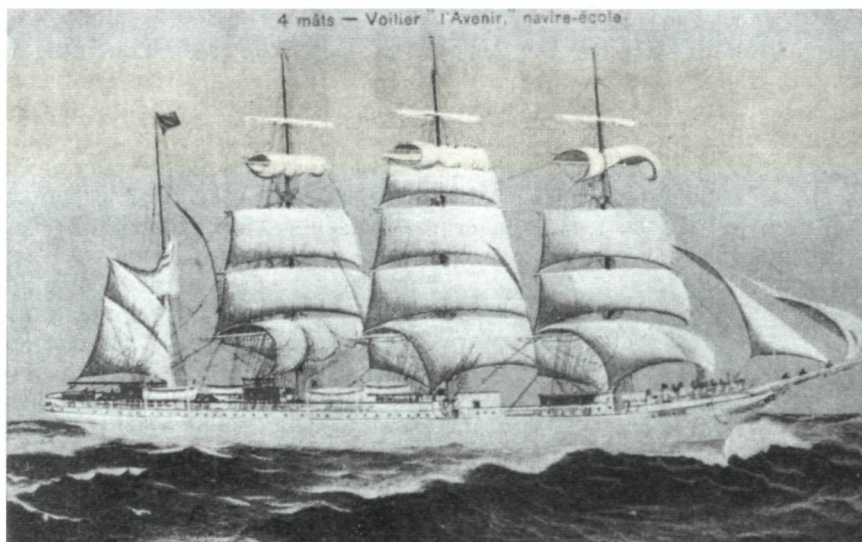
lengte van 104.5m overmeten, een breedte van 13.65m en geladen een diepgang van 7.5m, kon het 3400 ton vracht vervoeren; het schip zelf mat \pm 1820 ton. Het schip was nog niet uitgerust met een mechanische voortstuwing, telde 32 zeilen met een totale oppervlakte van 3300 m² en kon bij een felle bries 15 knopen halen.

De eerste commandant was dhr. Zander. De eerste afvaart met de 4de promotie cadetten had plaats op 20 augustus 1908 met bestemming Funchal, Rio de Janeiro, Durban, Adelaide en Wallarao; terugkeer te Antwerpen op 30 mei 1909.

Alle volgende reizen verliepen vlekkeloos tot de 19de met de 19de promotie cadetten aan boord. Het schip stond onder bevel van commandant Van de Sande en was vertrokken uit Antwerpen op 18 september 1927 met een lading cement voor Tampa in Florida. Na het lossen van deze lading werden 3220 ton fosfaat en 60 ton oude zakken aan boord genomen. Op 27 december, zeven dagen na aankomst in Tampa, werd de terugreis naar Delfzijl (NL) aangevat. Op 1 januari 1928 liep de **L'Avenir** vast op de Little Bahama bank. De bemanning ondernam flinke pogingen om het schip vlot te krijgen: 70m³ zoetwater werd over boord gepompt evenals 250 ton fosfaat. Maar alle maatregelen waren vruchteloos. Ze bevonden zich op \pm 100 mijl van de dichtbijzijnde haven. Op 4 januari 's avonds bestelde de

commandant een sleepboot. Twee dagen later was de sleper **Warbler** ter plaatse en zijn schipper eiste van cdt. Van de Sande de ondertekening van een contract 'No cure no pay'; ook weigerde hij de **L'Avenir** naar Jacksonville te slepen aangezien dat volgens hem onmogelijk was met de heersende wind. Dan maar naar Key West waar ze meerden op 8 januari om 7 uur 's morgens. De Lloyds agent werd om duikers verzocht; op 9 januari inspecteerden die, samen met twee experts, de scheepsbodem. Bureau Veritas weigerde een voorlopig bewijs van zeewaardigheid af te leveren; eerst moest het schip in het droogdok. Op 23 januari werd dan de **L'Avenir** door de **Cotter** naar Jacksonville gesleept en vandaar naar Charleston waar hij aankwam op 27 januari. Daar werd een voorlopige verklaring afgelegd ten overstaan van de Belgische consul. Om het droogdok in te kunnen werd 1500 ton fosfaat gelost in de lichter **Remost**. Op 9 februari bevond de **L'Avenir** zich uiteindelijk in het vlottend droogdok voor het opmeten van de schade door expert Bland en dhr. Lucas, een Lloyds agent. De schade werd hersteld, het droogdok verlaten en de lading opnieuw aan boord genomen. Bureau Veritas gaf een bewijs van zeewaardigheid en na inspectie door dhr. Lucas werd het schip vrijgegeven.

Op 23 februari verliet de **L'Avenir** Charleston en werd gesleept tot aan de buitenboei waarna de loods



L'Avenir 1908-1932.

ontscheepte. In de nacht van 11 op 12 maart moest er voor een zware storm gelensd worden en werd olie op de golven gegoten om de kracht van de brekers te verminderen. Dat duurde tot 30 maart maar ze bleven ondertussen doorvaren. Op 18 maart passeerden ze Start Point en op 21 maart om 07u15, op 6 mijl van Terschellingebank, kregen ze de sleepboot Drente die hen naar Delfzijl sleepte alwaar om 14 uur aan de kade werd gemeerd⁴.

De *L'Avenir* heeft 24 reizen ondernomen voor de Belgische Zeevaartvereniging. Na de bouw van het nieuwe schoolschip, de *Mercator*, werd hij in 1932 verkocht aan de Finse reder Gustaf Erickson die hem herdoopte tot *Trickson*. In 1937 werd hij doorverkocht aan de Hamburg-Amerika Linie. Het vaartuig kreeg nu de naam *Admiral Karpfänger* en was bestemd om jawel!... als schoolschip ingezet te worden. Tijdens zijn eerste reis is het echter verloren gegaan in de omgeving van Kaap Hoorn. De meer dan 70 opvarenden verdronken allen. Net zoals bij de *Comte de Smet de Naeyer* is het mysterie van zijn ondergang nooit opgelost. Erger nog, niemand heeft iets kunnen navertellen.

De Mercator (1932)

Adrien de Gerlache die van 1928 tot begin 1931 directeur-generaal van het Zeewezen was had het plan voor de bouw van de *Mercator* onderschreven. De bouw ervan werd toegewezen aan een Schotse werf in Leith. Men verzocht het schip in negen maanden af te leveren en zo geschiedde ook. In tegenstelling met de vorige windjammers was er geen laadruimte voorzien en werd het schip uitgerust met een motor zodat het toch iets zelfstandiger was.

Op 10 december 1931 liep de *Mercator* van stapel en kon men de 500 pk Burmeister & Wain motor plaatsen. Deze motor werd gebouwd werd bij Cockerill te Seraing; op de proefbank bereikte men 600 pk bij



Mercator te Oostende.

260 omwentelingen; hij werd overgebracht naar de werf en daar kon men aan de afwerking beginnen. De *Mercator* was 57,9m lang op de waterlijn, en 10,61m breed; hij mat 1050 ton en zou een diepgang hebben van 13 voet met een zeiloppervlakte van 1650 m².

In maart 1932 ondernam het schip zijn proefreis onder bevel van Cdt Paduart. Spoedig bleek dat het weinig stabiel was; het maakte veel te gemakkelijk slagzij en had teveel drift. Daarbij kwam nog dat de voorste zeilen de baas speelden t.o.v. de achterste bij wind voorlijker dan dwars; met de wind achterlijker dan dwars was het net het omgekeerde. Het schip was daardoor moeilijk te besturen en zocht naargelang het geval de lij- of de loefzijde op. Aangezien het conform de bouwplannen was gebouwd kon men moeilijk de werf fouten aansmeren. Die generatie scheepsbouwers had trouwens reeds geruime tijd geen ervaring meer met zulke zeilschepen, die in de handelsvaart reeds lang hadden afgedaan... Maar de commandant voer ermee terug naar de werf met de nodige aanwijzingen. Weldra bleek echter dat de veranderingswerken ± 600.000 fr. zouden kosten, een enorm bedrag voor die tijd. Masten, staggen, zeilen, ra's en ander rondhout moesten vervangen

of aangepast worden; al die veranderingswerken zouden zes maand in beslag nemen. Er werd overleg gepleegd en de commandant stelde voor dat zijn matrozen de zeilen zouden versnijden, het naaiwerk zouden doen en alsook grotendeels het riggerswerk zouden uitvoeren. De werf stemde toe en men ging aan de slag. De diameter van de masten werd verkleind evenals die van de ra's en het andere houtwerk. Men zorgde er evenwel voor dat aan het prachtige silhouet niets veranderde....wel integendeel: de kortere ra's, de kleinere zeilen, de dunnere masten enz. speelden in het voordeel van de schoonheid van het schip. Op 18 meter boven de kiel was nu het gewicht met 6.000 kg verminderd (van 36,5 ton naar 30,5). Dat was echter nog niet voldoende om het schip een merkkelijk grotere stabiliteit te bezorgen. De werf berekende dat er 110 ton ballast moest bijgeladen worden op zo'n 2,25 m boven de kiel en niet lager want het schip mocht ook niet te stijf worden. Dankzij die supplementaire ballast verhoogde de diepgang met één voet, nl. van 13 naar 14. De zeiloppervlakte van haar kant werd herleid tot 1.500 m². Na iets meer dan drie maanden was de klus geklaard. Ze had de Belgische staat slechts 160.000 fr gekost ipv. 600.000!

⁴ Dit relaas over het vastlopen van de *L'Avenir* in 1928 is een flink verkorte versie van de zeeverklaring van Cdt Van de Sande die in extenso verscheen in *Neptunus* nr 173/1978 van de hand van zeeloods F. Lauwereins.

Het was de bedoeling dat de **Mercator** jaarlijks een reis van twee maanden zou maken in de Noord-zee en aanpalende wateren en een verre zeereis van 6 à 8 maanden. Hij vertrok voor zijn eerste reis op 5 september 1932. Tijdens een zware storm tot windkracht 11 in de Middellandse zee gedroegen schip en bemanning zich uitstekend. Slechts één grote ra was als een stroohalm versplinterd en dat was juist de bedoeling van de werf nl. dat eerst de kracht op de grote zeilen moest ontnomen worden vóór het schip zou kapseizen. Met zijn 1.500 m² zeil liep de **Mercator** gemiddeld 10 à 12 knopen.

Bron: maandblad 'Wandelaar & Sur l'Eau', jaargangen 1931 tot 1934.

Kort nadat de **Mercator** op 21 februari 1940 voor zijn 20ste reis Oostende had verlaten voor een verre reis werd ons land bij WO II betrokken en door de vijand bezet. De opvarenden bevroeden niet dat de scheiding vijf lange jaren zou duren. Enkele maanden na het vertrek ging ons opleidingsschip, dat onder bevel stond van R. Van de Sande, op 6 juni schuilen te Boma, nadat het eerst op 7 maart Santa Cruz (Tenerife), op 9 april Rio de Janeiro en op 13 mei Lobito (Angola) had aangedaan. In toenmalig Belgisch Kongo werd de **Mercator** ingedeeld bij de hydrografische dienst van de kolonie en ingezet voor peilingen in de Kongolese wateren. Er werd bestendig heen en weer gevaren tussen Banana, Lobito, Boma, Ango-Ango en Matadi. Er waren 75 koppen aan boord waaronder 30 cadetten. Geld- en voedselproblemen staken de kop op en de bemanning werd door de overheid in het ongewisse gelaten; commandant Van de Sande werd dan naar Leopoldstad ontboden maar niemand kwam iets te weten. Op 5 juli wilde de commandant naar Zuid-Afrika ontsnappen om er de opleiding van de cadetten verder te zetten maar dat plan mislukte; ze waren nog niet in open zee of ze werden ingelopen door de loodsboot die hen het bevel gaf terug te keren. Opnieuw

lagen ze in Boma en bleven er liggen. Geruchten deden de ronde dat de bemanning kon overstappen naar de koopvaardij of de Kongolese administratie maar alles bleef zoals het was. Dan maar opnieuw naar Lobito met 60 ton aardappelen voor de **Leopoldville** van de CMB; gelegenheid om aan geld te geraken en weer terug naar Boma. In 1942 konden uiteindelijk vijftien cadetten, samen met vier officieren, dienst nemen bij de Royal Navy, nadat reeds drie 'anciens' waren overgestapt naar de m/s **Mokambo** die in Boma had aangelegd; anderen volgden hun voorbeeld op andere vrachtschepen. De vijftien cadetten kwamen in het Britse opleidingskamp HMS **Arthur** te Skegness terecht. Samen met de vier officieren van de **Mercator** zouden zij de kern vormen van de Belgische sectie van de Royal Navy en later van onze naoorlogse Zeemacht.

Op 23 november 1942 vertrok de **Mercator**, gecharterd door de Britse admiraliteit, naar Freetown in Sierra Leone waar hij dienst deed als depot voor de onderzeeërs⁵. Alle Belgen waren nu van boord. Cdt Van de Sande werd gemobiliseerd en benoemd tot bevelhebber van de marinebasis te Banana; voormalig kadet Ghijs werd in 1944 zijn assistent, na voltooiing van een opleiding aan de militaire school te Luluabourg. Zij waren belast met het toezicht op de kustwateren en de controle van de vrachtschepen; te dien einde beschikten ze over de zeer moderne motorpedoboot **Benga**.

In Freetown liep de **Mercator** enorme schade op ingevolge de ongunstige klimatologische omstandigheden en een totaal gebrek aan onderhoud. In 1945 werd hij door de **Growler** naar Boma gesleept waar hij op 15 augustus aankwam. Commandant Van Riet, waterschout en havenkapitein aldaar, kreeg er het toezicht over. Begin 1946 werd de **Mercator** in gesprekken met de Royal Navy door de hoogzeesleper **Empire Mary** naar Antwerpen gesleept waar hij slechts op 18 januari 1947 aanmeerde. Het

was een reis vol tegenslagen met bestendig zwaar weer, breuken in de sleepkabels enz. tijdens dewelke zelfs twee runners het leven lieten; vandaar overal oponthoud om te schuilen enz.

Op 12 januari 1950 hernam de grondig herstelde **Mercator** zijn vooroorlogse functie en had de 21ste kruisvaart plaats onder bevel van Cdt Van de Sande. In mei 1955 nam Cdt Ghijs – een van de cadetten van de 20ste kruisvaart van 1940 – het bevel van de **Mercator** over voor zijn 31ste kruisvaart. Uiteindelijk werd hij in 1961, na zijn 41ste kruisvaart, uit de vaart genomen en op de linkeroever te Antwerpen gemeerd waar hij opengesteld werd voor het publiek. In 1964 verhuisde hij naar Oostende waar hij nog altijd dienst doet als museumschip. De publieke belangstelling is er heel wat groter, een meevaller voor het dekken van de onderhoudskosten. Het schip wordt er beheerd door een vzw. Af en toe verlaat de **Mercator** zijn ligplaats in het Mercatordok – het voormalige Tweede Handelsdok – om ergens aan een of andere festiviteit deel te nemen of voor een onderhoud in een droogdok. Op 29 december 2005 verschijnt het hoopgevend bericht in de pers dat de Vlaamse regering het licht op groen heeft gezet voor een nieuwe beheersformule die de toekomst van de **Mercator** moet veilig stellen. De huidige inkomsten van de vzw zijn inderdaad niet toereikend voor grote herstellingen; de nieuwe PPS (publiek private samenwerking) zou de **Mercator** een nieuwe toekomst moeten bieden als (beperkt) varend schip. Op 30 november 1969 overleed commandant Van de Sande.

Bron: het boek "Mercator en Verdwenen Kielzog" door Roger Ghijs en Joris Danekaert.

Wordt vervolgd

R. F. Coulier

⁵ Depot voor de 'bemanningen' van onderzeeërs hebben oudgedienden altijd te verstaan gegeven en daarmee bedoelden zij met één woord: Bordeel!

Museumschip opnieuw tot leven in 'Wonderen Bestaan'

Op 15 mei zakte een sympathieke filmploeg van de KRO af naar de Scheldekaaien te Antwerpen om er opnames te maken voor het programma 'Wonderen Bestaan'. Dit programma reconstrueert waar gebeurde maar onverklaarbare verhalen aan de hand van getuigenissen. Deze keer ging het om het verhaal van dhr. Van Imschoot, een voormalige scheepscommandant bij de Belgische Marine, die dacht dat zijn laatste uur geslagen had toen hij in een mistbank verzeilde en de radar het liet afweten; plotseling schoot de radar echter weer aan en kon de bemanning weer veilig thuis geraken.

Als decor diende het museumschip M477 **Oudenaarde**. Deze mijnenveger deed jarenlang dienst bij de Belgische marine en staat nu in het open lucht-gedeelte van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen. De originele mijnenveger was in een te slechte staat om de reconstructie mee te kunnen maken. Ook de **Oudenaarde** is een stuk, euh, leger dan in zijn glorieperiode, een deel van de uitrusting staat in bewaring in het scheepvaartmuseum en een ander deel is gestolen... Een kompas, roer en zeekaarten moesten dan ook even geleend worden om het verhaal op een geloofwaardige manier na te kunnen spelen.

De Nederlandse filmploeg had haar eigen figuranten bij, maar Leo, een van de vrijwilligers, moest ook al

eens aan het roer staan om een juiste bemanning voor te kunnen stellen. Deze free publicity voor Antwerpen en het Scheepvaartmuseum is te danken aan de goede samenwerking tussen het Scheepvaartmuseum, mevrouw Decoster (archiefhoudster) en Martin en Leo, de vrijwilligers die in hun vrije tijd de **Oudenaarde** onderhouden.

Het programma werd uitgezonden op 8 juni om 21u50 op de KRO (Holland 1).

Zie ook www.kro.nl/wonderenbestaan - www.ding.be of het webadres van Martin, de vader van Sofie <http://spaces.msn.com/martinferket/>

*Tekst : Sofie Ferket voor de studentenwebsite
www.ding.be*





Kwaliteit & Service

HEMPEL is bijna 100 jaar actief betrokken bij de conservering van maritieme projecten en de ontwikkeling, productie en begeleiding van hoogwaardige verfsystemen.

Ook voor u staan wij in voor een persoonlijke service en gericht professioneel advies.

HEMPEL (Belgium) N.V.
Tel.: +32 3 220 6160

www.hempel.com

HEMPEL

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (XX)*

J. Brasseur

Jean Brasseur, armateur ostendais, n'est pas à confondre avec «Le Brasseur-Bom», maison de négoce en spiritueux à Anvers installée dans notre métropole depuis 1794. Le Brasseur était originaire d'Hoe-gaerden.

À Ostende, l'almanach de 1841 reprend le nom «Brasseur», armateur et président de la Chambre de commerce, habitant au n° 18 de la rue de l'Eglise; celui de 1851 l'indique toujours dans cette fonction. Les journaux de janvier 1854 disent Jean Brasseur toujours à la Chambre de commerce. Par ailleurs, nous le retrouvons encore entre 1856 et 1861 comme consul de Russie à Ostende, ainsi que de Suède et Norvège.

Sans savoir s'il lui fut apparenté, notons à Gand Octave Brasseur (1852-1899), époux de Maria J. Andries, qui sera actif dans l'industrie du coton et aura des fileries.

Il semble que l'armateur brugeois **F. D. De Rudder** décéda en 1856, car son nom est remplacé par «**Veuve F. D. De Rudder**» dans le registre du Bureau Véritas publié le 1er janvier 1857. De plus, l'administration portuaire d'Ostende dit que le propriétaire de son navire, la goélette JUPITER en 1857 est **H. Christiaens**; il en est de même dans le Zeemansalmanak de juin 1859. Toutefois, en dépit de ces

mentions, le journal Le Précurseur écrit que c'est bien la goélette ayant appartenu à **Jean Brasseur** qui fut reprise en 1860 par **L. A. Denduyts**. Nous dirons donc avec certitude que Jean Brasseur arma le JUPITER de 1859 à 1860, mais que le navire avait peut-être été revendu entre-temps, pour être propriété de H. Christiaens d'Ostende de 1857 à 1859.

L'armement F. D. De Rudder disparut sans doute en 1857, à l'occasion de la perte de sa goélette MINERVA et de la vente probable de son JUPITER, que nous postulons comme une conséquence du décès probable de son propriétaire en 1856.

Hoed & C°

Dans les annales des premiers officiers engagés par notre Marine Royale, nous trouvons dans le livre de Louis Leconte, si souvent consulté:

- **F. T. Hoed**, né à Ostende le 29 novembre 1811, et qui était un cousin de G. B. M. Van den Broecke. Il navigua pour la marine marchande avant de s'engager à la Marine Royale en 1833. Cependant, dans le cadre de la loi mettant certains des officiers à la disposition de la marine marchande en manque d'équipages, nous le retrouvons à bord de navires du commerce dont le MACASSAR de Donnet (du 4/10/1843 au 22/11/1844 comme

premier officier; et du 23/12/1846 au 9/3/1848 comme commandant); et encore en charge des malles Ostende-Douvres CHEMIN DE FER et VILLE DE BRUGES en 1846 et 1848. Il prit sa pension le 27 janvier 1870 et ne joua donc aucun rôle dans notre saga des armateurs ostendais.

- **T. J. Hoed**, né à Bruges le 24 février 1814 mais qui s'établit à Anvers. Lui aussi commença sa carrière à la marine marchande, avant de rejoindre la Marine Royale en 1832. En 1835-36, il fut aspirant à bord de la CAROLINE de Coghén avec Godtschalck. A deux reprises au moins, il commanda le CHARLES de Cateaux-Wattel et de Bogaerts. T. J. Hoed démissionna de la Marine Royale le 29 mai 1847.

Nous ne connaissons malheureusement pas leur généalogie, et ne savons donc pas s'il est raisonnable de postuler qu'ils auraient été frères. Par ailleurs, d'autres initiales apparaissent dans les différentes sources consultées, tels des livres anciens, les registres du Bureau Véritas ou encore des journaux de l'époque:

- **T. P., C. J. et E. Hoed**; nous pensons qu'il s'agit d'erreurs dans les initiales.

- **F. Hoed et F. P. Hoed**: le premier, capitaine du MAGELLAN de Neef en 1829-30 puis de la JEAN-NETTE du même armateur de 1830 à 1832; le second, capitaine du PHÉNOMÈNE de W.G. Meugens

(Rotterdam) de 1836 à 1838. Nous pensons qu'il s'agit d'une seule et même personne, mais ne pouvons la relier aux précédents.

Voyons maintenant quels navires furent impliqués dans cet armement ostendais, ou éventuellement ces armements, au pluriel, si nous nous basons sur l'almanach de Bruxelles en 1861 qui différencie «**F. P. Hoed**» et «**T. Hoed**». Ni l'un ni l'autre n'y est plus repris en 1868, ce qui coïncide avec l'histoire des navires, qui débuta en 1856 pour se terminer précisément en 1868. Nous la développerons par la suite.

Le premier de ces navires fut le **COQ**, brick à un pont de 214 tonnes du nom initial «**EUGÈNE**», construit par A. De Jaeghere de Bruges pour E. Gilliodts en 1835, et qui fut vendu à Van Cuyl en 1853. Son histoire est contée ailleurs; retenons que, suite à son naufrage, il avait été mis en vente publique le 21 octobre 1856 et racheté par **Thomas Hoed & C^o**. Une source erronée dit que c'est un certain «**E.**» Hoed qui en fut le propriétaire, mais il s'agit bien de «**T. J.**», celui qui quitta la Marine Royale en 1847.

Le deuxième des navires fut le **DIAMANT**, construit à Anvers chez Le Carpentier sous le nom **INFATIGABLE** en 1840 pour **David & Deboe** et qui avait été revendu à **Van den Bergh** en 1850. Également un brick à un pont, de 242 tonnes, le navire fut russe de 1854 à 1858 et racheté le 16 mars 1858 par **Thomas Hoed**.

Enfin, l'**INFATIGABLE** eut lui aussi une carrière intéressante. Brick à un pont de 221 tonnes, il avait été construit au chantier de Retsin à Anvers en 1841 pour compte de **Kempeneers, Retsin** et **De Groof**; en 1849, le **LESSELIERS** fut rebaptisé **PAULINE** et appartint à Gustave Kempeneers seul. Le 12 novembre 1859, il fut vendu de la main à la main à **F. P. Hoed & C^o**. Il existe une iconographie de ce navire au musée du Steen à Anvers.

Abordons maintenant ces histoires de manière plus détaillée.

En 1835 avait donc été construit le brick **EUGÈNE** pour compte de E. Gilliodts de Bruges par le chantier

A. De Jaeghere. En 1845, le navire passa à Gilliodts-Custus, qui le garda en service jusqu'en 1853. Nous avons déjà indiqué qu'une source dit le navire appartenant à **E. Van Cuyl** d'Ostende depuis 1846; mais nous pensons que le transfert eut lieu en 1853. Son histoire pendant cette période est reprise dans celle de l'armement Van Cuyl.

Rappelons cependant que le brick, commandé par le capitaine C. Nassel et venant d'Hyères chargé de sel, s'échoua le 15 octobre 1856 derrière l'estacade Ouest en voulant entrer dans le port d'Ostende. Il fut considéré comme perdu dès le lendemain et fut mis en vente publique le 21. On écrivit à l'époque qu'Isidore de Cock & C^o s'en était rendu acquéreur pour BEF 4.100,-; mais le navire fut effectivement acheté par **Thomas Hoed & C^o**. Le navire fut renfloué le 24 et hissé sur coulis pour réparation au chantier De Zutter à Ostende. Il fut lancé le 8 mars 1857 après des réparations majeures et un doublage en zinc; son tonnage avait été porté alors à 200 tonnes. Rebaptisé **COQ**, le navire eut pour premier commandant Georges Zellien. Le 5 avril 1857, il quittait Ostende pour Liverpool. Le 21 mai 1858, le navire fit relâche à Gravesend comme suite à un contact avec le navire américain **GOLDEN FLECHE** lors d'un voyage retour de Smyrne. Après cet accident, plusieurs capitaines se succédèrent à son bord: De Graeve en 1858-59, Vander Perre en 1860, Van de Steene en 1861, Roger en 1862 puis enfin De France, mais ce dernier fut remplacé en 1864 par F. Goormachtig qui alla notamment charger à La Havane ou encore du bois à Riga. Il resta en charge jusqu'en 1868, quand le **COQ** fut vendu en Angleterre, probablement à un armateur français. Mais l'histoire de ce navire comporte une zone de mystère; nous renvoyons à ce sujet le lecteur à la monographie concernant le capitaine (De) France.

Le second navire de Thomas Hoed fut mis sur cale le 27 juin 1839 et lancé le 4 août 1840 par Le Carpentier, à son chantier du Stocketsel. Terminé le 23 septembre 1840, le navire fut mis en service par **David & Deboe** sous le nom **INFATIGA-**

BLE. Ce brick fut transféré en novembre 1850 à Max **Van den Bergh**. En 1854, on dit que le navire fut monté sur coulis chez Louis Le Carpentier pour des réparations majeures pour compte de **L. Robijns & C^o**. Le navire fut lancé trois mois plus tard, le 18 mai. Le premier juillet, les journaux annonçaient sa perte à Archangelsk et précisaient qu'il appartenait toujours à Van den Bergh; plus tard vinrent quelques précisions telles que l'endroit où le navire s'était échoué: sur la barre à l'entrée de la Dwina, et que l'on attribuait sa perte au fait que les Russes avaient déplacé les bouées et balises. Le navire se remplit d'eau, mais on parvint à le sauver. Il navigua alors sous pavillon russe pour compte de **F. Scholtz**, d'Arkhangelsk, mais en gardant le capitaine A. Cordier comme commandant jusqu'en 1857; par après, notons que ce dernier devint expert nautique et qu'il décéda le 10 mai 1865. Quant au brick, il fut offert en vente publique en février 1858 par Van den Bergh; on pouvait le visiter à Anvers, au Grand Bassin. Il fut racheté le 16 mars par **Thomas J. Hoed & C^o**. Les journaux locaux précisaient que le navire mesurait 234 tonnes et était commandé par le capitaine C. Drichell. En date du 7 avril, il arriva au port sous pavillon russe. Nationalisé, il quitta le lendemain, sous son nouveau nom, **DIAMANT**. Hoed en confia alors le commandement au capitaine Jean Devos. Mais ce dernier reprit l'**OCTAVIE** de Denduyts le 6 juillet 1860 et le commandement du **DIAMANT** fut confié au capitaine Auguste Vander Perre, alors sans emploi. Il fut cependant relevé en 1861 par D. De Graeve; le 16 mai 1861, notons un voyage à Trieste. En 1862, c'est encore un nouveau capitaine qui eut la charge du navire: Bryssinck. Mais le 7 septembre 1862 à 20 heures, lors d'un voyage de Liverpool à La Havane, le **DIAMANT** sombra à hauteur d'Haïti. L'équipage et ses quatre passagers furent sauvés; ils eurent tout juste le temps de sauter dans les embarcations et atterrirent à San Domingo après une pénible navigation de 36 heures. Le capitaine Bryssinck et deux passagers étaient cependant partis de San Domingo pour Boston

à bord d'une goélette anglaise. Mais **François Hoed**, passager et fils de l'armateur, resta à San Domingo avec l'équipage.

Et voyons enfin l'histoire du navire de **F. P. Hoed & C^o**, l'**INFATIGABLE**. Nous avons déjà indiqué que ce brick, **LESSELIERS** à l'origine, fut construit par Retsin en 1841 pour Kempeneers, Retsin et De Groof; en 1849, il fut rebaptisé **PAULINE** et appartint dès lors à G. Kempeneers seul. Le 12 novembre 1859, il fut vendu de la main à la main à **F. P. Hoed & C^o** et retourna au chantier du Kattendijk pour inspection. Il changea de nom le 18 pour devenir **INFATIGABLE** quand il quitta le chantier pour entrer au bassin pour inspection au quai de carénage. Son premier capitaine fut alors D. De Graeve, l'ancien du **COQ**. Dix jours plus tard, le navire chargea pour l'Angleterre. L'année suivante, le 20 novembre, il dut entrer à Holy Head pour étancher une voie d'eau; il repartit le 28. En 1862, le brick fut doublé en zinc. Notons au début de 1863 qu'il arriva à Falmouth avec des caroubes de Jaffa. En 1863, De Graeve fut relevé par D. Van de Steene. Le navire fut encore doublé en zinc en 1864 et inspecté en septembre.

Le 8 novembre 1864, il prit le départ pour La Havane; mais le 24, il fut remorqué à Queenstown lors de ce voyage d'Anvers à La Havane, avec perte de ses mâts et abandonné de son équipage; il avait été trouvé à 30 milles au large de ce port. Le 28 novembre 1864, le brick **DECISAO** arriva à Anvers dans l'après-midi, ayant à son bord le capitaine Van de Steene et 6 hommes d'équipage. Ils avaient dû quitter leur navire dans la Manche lors d'une tempête; assailli la nuit et le pont entièrement balayé y compris les canots de sauvetage, le **DECISAO** avait vu l'équipage de l'**INFATIGABLE** cramponné au grand-mât; 3 autres matelots furent pris à bord d'un brick anglais et tout l'équipage de 10 hommes fut donc heureusement sauvé.

Van der Heyde

Cette famille ostendaise fut intimement liée aux **Serruys**, famille de grands armateurs ostendais qui armèrent également des navires

à Anvers et en Hollande, et donc encore à plusieurs autres familles d'armateurs ostendais. La généalogie des Van der Heyde est extrêmement complexe: elle comporte non moins de trois chefs de rameaux prénommés Balthazar.

On sait qu'en 1820, l'un de ces «B.» **Van der Heyde** possédait deux des six galiotes enregistrées à Ostende; il armait par ailleurs deux sloops. Ce premier armateur fut peut-être le plus ancien des Balthazar que nous ayons retrouvés, qui naquit sans doute vers 1760 et épousa Anne Van Autrye. Nous sommes certains que ce couple eut une fille, Emilie Henriette, née en 1798, et qui épousa en février 1816 à Rotterdam Edouard Jean **Serruys**. Un ancien écrit fait état en 1810 de certains fils de notables, dont Balthazar Van der Heyde. Nous supposons qu'il était un enfant du couple pré-cité; il épousa Charlotte Delmotte. Nous émettons encore l'hypothèse que Balthazar «père» et Anne eurent encore deux autres enfants: Charles (1801-1874), qui épousa sa cousine Julienne (1802-1868); et Charlotte, née vers 1790, qui épousa Jean Hubert **Serruys** (1787-1850), fils de Jean-Baptiste (1754-1833) et de Marguerite **Maertens**. Cette dernière pourrait être une parente éloignée de Désiré, dont le nom est lié au commerce d'importation de bois à Bruges et sans doute au chantier naval?

Emilie Henriette épousa donc Edouard Jean **Serruys**, l'un des 11 enfants du distillateur Jacques François et de Julie Françoise **Hertoghe** (1762-1847), fille de Joannis-Baptista & Joanna Jacoba **Löhr**. Emilie et Edouard eurent un fils en 1817, prénommé Edouard comme son père; il épousa en 1840 sa cousine germaine Marie Julie **Serruys**, fille d'Antoine & Marie-Julie **De Brouwer**. Ils décédèrent tous deux en 1879; ils eurent six enfants dont Jeanne Caroline, qui épousa son cousin Fernand **Van der Heyde**, né en 1855, fils de Balthazar & Elisabeth **Van Iseghem**. Ces indications prouvent, s'il le fallait encore, que l'on restait fort «en famille», tout comme «en affaires», à cette époque...

Balthazar «fils» et Charlotte Delmotte seraient les parents de Mathilde (1829-94), qui épousa en mai 1848 son cousin germain Jacques Pierre **Serruys** (1822-1860), fils d'Edouard Jean. Afin de perturber les généalogistes, le couple eut un fils prénommé Edouard; il mourut jeune et leur quatrième fils fut à nouveau baptisé Edouard ... Mathilde et Jacques-Pierre seraient les parents de Balthazar, troisième du nom dans notre petite étude, époux d'Elizabeth **Van Iseghem**; ils furent les parents du Fernand pré-cité.

Nous avons déjà indiqué que Charles Van der Heyde (1801-1874) épousa sa cousine Julienne (1802-1868) dont nous ne connaissons pas les parents. Enfin, Charlotte épousa Jean Hubert **Serruys** (1787-1850), fils de Jean Baptiste (1754-1833) et Marguerite **Maertens**.

Sans savoir s'ils furent apparentés à la famille de l'armateur, notons un ou des capitaines du nom «A.» Van der Heyde, et qui naviguèrent pour des armateurs ostendais: Denduyts (**UNION** et **PROGRÈS**) et Dossaer (**TELEMAQUE**). Plus tôt, un autre Van der Heyde navigua pour compte de Pieters. Entre 1845 et 1848, «**C. Van der Heyde & C^o**» arma pour la pêche maritime un seul bateau, la **CAROLINE** de 32 tonnes.

En 1859, «B.» Van der Heyde fut vice-consul des Pays-Bas à Ostende. Il s'agit donc d'un autre «B.» (Balthazar ?) qui arma le sloop **PERLE** construit chez **Panesi** à Ostende en 1857 pour faire des voyages entre Burnham et Ostende, car ce navire est repris de 1857 à 1862 et de 1864 à 1867 par les registres du Bureau Véritas comme appartenant à «la **veuve B. Van der Heyde**». La **PERLE** était un navire de 57 tonnes à peine. Depuis le 1er mars 1857, P. J. Sperlaeken en fut le capitaine. Le sloop rentra avec son beaupré cassé le 8 avril 1858 à Ostende, d'où il était parti le matin pour la Norvège afin d'y charger des homards vivants.

Les réparations furent effectuées rapidement car il rentrait déjà deux mois plus tard avec des homards vivants en provenance de Christiansand; une source prétend qu'il appartenait alors à «**Goss & C^o**».

Nous pensons qu'il s'agit d'une erreur. Dans la nuit du 15 au 16 novembre 1859, le petit navire fut abordé par un steamer en route pour Hull et «que l'on supposait appartenir à Anvers»; mais ce vapeur prit la fuite et on ne peut que poser l'hypothèse qu'il aurait pu être le **TÉLÉGRAPHE** de l'armement **de Caters**. Toujours est-il que la **PERLE** subit des avaries assez importantes. Pendant une courte période en 1861, son capitaine fut H. Tampcke, notamment en mai, lors d'un voyage de Kiel à Gand. Puis Sperlaeken reprit les commandes, jusqu'au 4 février 1862. Malade, il fut alors remplacé par Georges Zellien. La **PERLE** connut encore des malheurs peu après. Le 13 juillet 1862, elle rentra en relâche à Ostende avec des avaries, bôme cassée, grand voile déchirée etc, ayant été abordée par une goélette française à hauteur de Dungeness, lors d'un voyage d'Ostende à Abrevrach. Le 22 décembre de la même année, le navire rentra à Ostende à

la remorque du **REMORQUEUR** après avoir essuyé des avaries à sa mâture et à son gréement et perdu un homme d'équipage.

C'est après ces épreuves que la **PERLE** passa jusqu'en 1864 au capitaine **H. Tampcke**, installé à Ostende comme armateur; elle garda cependant Georges Zellien comme capitaine, et encore après son transfert inverse de Tampcke à la Veuve B. Van der Heyde & C°, en 1864. Le 7 septembre 1864, le navire rentra encore à Ostende après avoir perdu ses voiles; il avait quitté notre port le 5 à destination de St. Ubes. Le 17 novembre 1865, le capitaine Zellien décéda à bord peu de temps après avoir quitté Ostende. Le capitaine Théodore Dermul assura le remplacement.

Mais un sort aussi tragique que celui de son prédécesseur l'attendait. Le 29 novembre 1867, la **PERLE** quitta Ostende pour aller chercher des homards en Norvège à Hellesund. Et on n'en entendit plus parler...

Le nom Van der Heyde revient cependant dans les annales de notre marine marchande en 1882, à l'occasion de la mise en service du cutter **CÉCILE**, armé par **E. Janssens** et la veuve **B. Van der Heyde**. Nous y reviendrons plus tard.

A. Delporte

**N.D.L.R. l'article paru au dernier numéro de Neptunus était en fait le n°XVII, et non pas XX comme indiqué par erreur. Nos excuses pour cet inconvénient. Voici donc le n°XX correct.*



GEORGES LECOQ

De juiste koers naar een zekere toekomst !

Wereldwijd zijn er momenteel meer dan 20.000 koopvaardijofficiëren te kort. Ook de vraag van de maritieme industrie naar ex-zeevarenden overtreft ruimschoots het aanbod. Een nautische carrière biedt dan ook uitzicht op goedbetaalde tewerkstelling zowel tijdens als na de vaartijd!

De Hogere Zeevaartschool is de enige hogeschool in België die hiervoor de gepaste opleidingen aanbiedt:

- ➡ **Bachelor & Master in de nautische wetenschappen**
- ➡ **Bachelor in de scheepswerktuigkunde**

www.hzs.be



HOGERE ZEEVAARTSCHOOL

Noordkasteel Oost 6, 2030 Antwerpen – Tel. 03-205 64 30 – Fax 03-225 06 39 – E-mail: info@hzs.be

De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (V)

De Amerikaanse Philo

Op Chabrol hebben deze afgelopen negen maanden de vijf schipbreukelingen zich betrekkelijk goed georganiseerd. Er rest hen niets te doen dan de tewaterlating van het schip op Roi-Charles af te wachten. Dus regelen ze hun verblijf, zoals voorheen, op de klok. Met de zondag als rustdag gewijd aan devotie en bijbellectuur. Met de eerder opgedane kennis lukt het hen gemakkelijker om aan voedsel te geraken. Drie onder hen, Soper, Millechant en Spesinick, kennen als voormalige deelnemers aan de eerste jagersploeg de streek. Voor kapitein Veale en Goodridge is het daarentegen hun eerste verblijf op Chabrol. Een heel wat griezeliger en troostelozer eiland dan Roi-Charles. Maar wel imposanter, grootser en vooral hoger. Bergen en heuvels wisselen mekaar af maar de valleien zijn veel talrijker en ruimer dan op het buureiland. De begroeiing daarentegen is ontgoochelend, kaalheid is het hoofdkenmerk. De dierenwereld, overigens dezelfde als op Roi-Charles, is minder uitgebreid en lijkt vooral in hun eigen Vallée de l'Abondance geconcentreerd. Ook voor hen zijn de grillige weersomstandigheden meer dan eens spelbreker, zeker in de ongerepte wintermaanden. Goodridge is al kort na zijn aankomst aan een nieuw kostuum toe. Hij maakt het van zeeolifantenhuid. Er is trouwens niets anders. Als knopen gebruikt hij stukjes hout van 2 cm doorsnee. Maar het is wel een degelijk en duurzaam product. De confectie van onderkleding, een idee van dezelfde Goodridge, ditmaal van babyzeeolifantenhuid gemaakt, verloopt niet zo eenvoudig en bovendien gaat het niet bijster lang mee. Ook hier op Chabrol

houden de mannen zich onledig met de fabricatie van zout door distillatie van zeewater in een redelijk grote kookketel; het wordt gebruikt om zeeolifantentongen te pekelen.

Op 14 januari 1823 duwen zeven van de tien mannen op Roi-Charles de enige sloep in zee. Nu hun schip is afgewerkt gaan ze, zoals afgesproken, de vijf van Chabrol ophalen. Zij moeten behulpzaam zijn bij de tewaterlating en nemen deel aan de loting. Want er werd bij de aanvang van de bouw van de logger overeengekomen, dat slechts vijf matrozen zee met het schip zouden kiezen, om elders hulp te gaan zoeken. Daarom moet de ganse bemanning terug samen zijn in het kamphuis. Wanneer de sloep in de Baie de l'Abondance op Chabrol aanlegt zijn de vijf mannen evenwel nergens te bespeuren. Veale en Millechant zijn de bergen in, op zoek naar albatrossen; Goodridge, Soper en Spesinick zijn de andere kant van de vallei op. Alvorens iedereen terug is aan het robbenhuis is de avond al ingetreden. Te laat om naar Roi-Charles terug te keren. 's Anderdaags wordt het weer heel slecht. Een hevige wind is opgestoken en tot overmaat van ramp neemt een rukwind de sloep mee en smijt die tegen een rotswand. De shade, een gat in de bodem, is van die aard dat van een snel vertrek al geen sprake meer kan zijn. De boot dient eerst hersteld te worden. Maar er zijn op dat eiland materiaal noch werktuigen ter beschikking. Het gat wordt dan met hout van een bovenstuk van de sloep hersteld en met huiden bedekt. De 21ste is de herstelling zover gevorderd dat ze 's anderendaags hopen te kunnen vertrekken. Diezelfde middag gebeurt evenwel iets heel bijzonders. De Italiaanse matroos Spesinick is een korte wandeling

in de nabije heuvels gaan maken. Vanop een rotshoogte ontwaart hij plots in de verte de omtrekken van wat op een schip lijkt en dat net achter de volgende kaap verdwijnt. Hij heeft weinig tijd gehad om van het beeld iets degelijks te maken, maar voor de man is het duidelijk een schip. Zo snel zijn benen het hem toelaten rent hij de heuvel af, recht naar de hut. Bij zijn aankomst is hij helemaal overstuur. Hij staat daar maar te gesticuleren, te wijzen, te trappelen, maar kan geen woord uitbrengen. Dan krijgt hij de spraak weer en vertelt een schip gezien te hebben dat zich in oostelijke richting voortbewoog. Maar niemand lijkt hem te geloven. Spesinick is nooit als de snuggerste van de matrozen doorgegaan en dat is nu een handicap. Zijn kameraden verkiezen de wijsvinger naar de slaap te brengen als teken dat het wel inbeelding zal geweest zijn. Het is immers niet de eerste maal dat iemand met dergelijk nieuws is komen aanstormen en telkens was gebleken dat het om een grote vogel ging die in de verte laag tegen de waterspiegel vloog. Maar als Spesinick met stijgende overtuiging zijn relaas steeds weer overdoet, wil Veale hem uiteindelijk een compagnon meegeven om het schip te gaan lokaliseren aan de noordoost-of oostkust.

Het is John Soper die hem vergezelt. De kortste weg naar de Vallée du Naufrage is langs een pas aan de noordflank van de Dufresnebergen. Het is geen gemakkelijke doorgang, maar na minder dan een uur belanden ze in het zuidwesten van de vallei. Ze lopen snel naar het ruim twee kilometer verderop gelegen strand vanwaar ze het vreemde schip naar het oosten zien verdwijnen. Toch steken ze ter plaatse met een amadou-vuurdoos een vuur aan, maar omdat ze wanhopig

dat de bemanning het nog tijdig zal opmerken besluiten ze verder oostwaarts te trekken. Alweer de bergen in. Spesinick kan de inspanning echter niet meer aan en geeft het op. Hij maakt rechtsomkeer naar de Vallée du Naufrage. Daarbij stoort hij de talrijke macaroni-kolonie, die zo een geweldig gekrijs opzetten dat dit precies de aandacht van de bemanning van het schip trekt. Op het ogenblik dat Spesinick terug in de vallei komt, waar het vuur nog steeds brandt, ziet hij plots een sloep in de richting van de kust komen. Het is de boot van de redding! Spesinick wordt haast gek van vreugde, loopt naar de mannen die aan land komen en klampt zich als een waanzinnige aan de sloep vast. Het is een eigenaardig zicht voor de redders: een langbebaarde in huden geklede figuur, die als een zot tekeer gaat en een taaltje – Italiaans – brabbelt, waar ze geen jota van begrijpen. Ook hier moet de man eerst op zijn positieven komen alvorens hij een verstandig woord weet uit te brengen. De redders verstaan eruit dat de Princess of Wales twee jaar geleden te pletter sloeg op het naburige eiland en dat hier en op het andere eiland nog overlevenden zijn. Maar eerst wordt Spesinick aan boord van het schip gebracht. Het is een Amerikaanse schoener op robbenjacht, de Philo, onder bevel van kapitein Perceval.

De sloep vaart nu terug in de richting van de Vallée de la Cascade waar John Soper wordt opgepikt, die ook op dat strand een groot vuur had aangestoken. Maar dan is de avond al aangebroken en kapitein Perceval vindt het te laat om ook nog op zoek te gaan naar de achtergeblevenen in de Overvloedvallei, van hieruit altijd nog ruim 8 mijl varen in westelijke richting. De schipbreukelingen van het robbenhuis zien intussen Soper en Spesinick niet terugkeren en vermoeden dat ze het schip hebben moeten opgeven en in de schipbreukvallei of elders zijn blijven overnachten. Het hele gebeuren wijzigt overigens niets aan hun gewoonten en 's anderendaags vangen ze hun voormiddag aan met een zoektocht naar mondvoorraad voor de dagelijkse keuken. Ze zijn volop eieren van koningspinguïns aan het rapen in de broedkolonie als

plots, even na 10 uur, Millechant met een kreet de aandacht trekt op een sloep die uit oostelijke richting naar de kust toe komt. Ze laten op slag hun vracht eieren vallen en rennen naar het strand. Dansend, springend en schreeuwend, trapelend van ongeduld wachten ze de bemanning van de sloep op, die met een drievoudig "hoera" begroet wordt. Als eerste komt de tweede officier van de Philo, luitenant Hopkins, aan land. Kapitein Veale verklaart hem verheugd te zijn met de redding en hoopt dat de kapitein van de Philo er zal mee instemmen om de 15 schipbreukelingen mee te nemen. Na dit formele verzoek antwoordt Hopkins even vormelijk reeds gemachtigd te zijn op dit verzoek positief te mogen antwoorden en vraagt de geredden hun bezittingen te verzamelen en aan boord te gaan. Ook de ontvangst op de Philo is allerhartelijkst. Kapitein Perceval laat brood aanrukken. Het is zo lang geleden dat ze dit voedsel nog gegeten hebben dat het hun aller maag overhoop gooit. Inclusief de alcohol die ze aangeboden krijgen en die hen ziek maakt. Zo snel lijkt een lichaam wel ontwend aan gewoon voedsel en drank.

Maar de reddingsoperatie is nog niet ten einde. Op het andere eiland wachten nog drie andere metgezellen. Het is 23 januari 1823 als de kapitein van de Philo koers zet naar Roi-Charles. En daar aangekomen zet het reddingsschip een sloep uit. De drie mannen te land zien wel de sloep naderen maar kunnen het schip niet zien dat verderop voor anker is gegaan. Ze denken dan ook dat het de kameraden van Chabrol zijn die terugkeren. Groot is hun verrassing als ze integendeel bemanningsleden van de Philo aan land zien komen. Ook zij krijgen de nodige tijd om een laatste blik te werpen op hun ballingsoord en om hun handelswaar, de zeeolifantenvellen, te verzamelen. Hun zelfgebouwd schip waaraan ze zo hard gewerkt hebben wordt vanzelfsprekend achtergelaten. Het belangrijkste voor het ogenblik is dat ze met zijn allen weer verenigd zijn. Vijftien zeelieden op een ander, bovendien Amerikaans schip, waarvan de bemanning nu in de minderheid is door hun aanwezigheid. En met een kapitein die het er niet op

aanlegt om zijn onvrijwillige gasten onmiddellijk naar een veilige haven te brengen. Perceval is inderdaad van plan eerst naar de eilanden St. Paul en Amsterdam, noordoostelijk van de Crozets te varen, om daar nog een jaar op robben te jagen. De commercie gaat immers vóór alles! De 15 schipbreukelingen worden ingedeeld bij de bemanning en bovendien is Perceval niet bereid hen van betere kledij te voorzien; ze moeten blijven rondlopen in hun zelfgefabriceerde huidenbroeken en dito vesten, die, behalve de hilariteit die ze bij de andere matrozen veroorzaken, ook erg hun bewegingen belemmeren.

De 24ste zet de Philo koers naar de twee eilandjes, 2.500 km verderop. Met een mengeling van hoop op een betere toekomst en blijdschap deze oorden eindelijk te kunnen verlaten staren ze van op het dek 'hun' eilanden na. Er hangt een zweem van melancholie om een tweejarig verblijf op de beide dorre eilanden. Maar nu verlaat de schoener de woelige wateren van de Crozets. De nachtmerrie is ten einde. Althans daar lijkt het op.

Ballingen op de Perroneilanden

Na iets meer dan een week varen, bereikt de Philo de Perroneilanden op 3 februari 1823. Het noordelijkste van de groep, Amsterdam genoemd naar het schip de Nieuw-Amsterdam waarmee de Hollandse gouverneur van Diemen in 1633 op weg was naar Java, is in oppervlakte niet eens de helft van Chabrol. Maar het is een massieve brok met hoge rotsmuren, behalve in het noordoosten waar een lage en rotsachtige kust een landing mogelijk maakt. Het andere is St. Paul, een vulkanisch eiland, waarvan in vervlogen tijden een derde onder de golven verdween na een hevige vulkaanuitbarsting. De krater is gebleven en vormt thans een grandioze, ronde baai. Het is op deze eilanden dat Perceval besluit een grote hoeveelheid robbenhuiden te vergaren. Alle bemanningsleden van de Philo worden ingezet. En ook alle schipbreukelingen van de Princess of Wales. Voor de Amerikaanse kapitein is dit een uitgelezen

gelegenheid om nog meer huiden dan verhoopt te kunnen inzamelen, zonder dat hij deze mannen enige vergoeding verschuldigd is. Hij vindt hun hulp vanzelfsprekend en de geredden vinden dat dit het minste is dat ze kunnen doen als dankbetuiging. Ze werken dan ook hard mee en verzamelen op nauwelijks twee maanden tijd maar liefst 5000 huiden en 30 ton vis. De dagen die Perceval had moeten uittrekken om hen in vier bewegingen van de eilanden Chabrol en Roi-Charles te halen zijn hiermee ruimschoots ingehaald.

Hoe dan ook, het zicht van een dergelijke grote vangst aan huiden en vis doet enkelen onder de geredden voorwaar dromen! Waarom, vragen Soper en Newbee zich af, zouden ze hier op St. Paul niet een poosje blijven en voor eigen rekening huiden verzamelen? Dus vragen ze kapitein Perceval om hen op het eilandje achter te laten. St. Paul is op de redelijk druk bevaren Kaapstad-Indiërout gelegen. Dus zullen ze na korte tijd wel door een ander schip worden opgepikt. Het kan Perceval eigenlijk weinig schelen. Zijn eigen vangst is binnen. Hij kan de twee mannen best missen. Maar ze moeten wel een verklaring ondertekenen waaruit blijkt dat ze op eigen verzoek aan land zijn gezet. Soper en Newbee worden in de kraterbaai van St. Paul achtergelaten en de Philo vervolgt zijn reis naar het naburige Amsterdam-eiland. Daar komen ze aan op 26 maart 1823. De Philo neemt een hoeveelheid hout aan boord en ook enkele varkens die er vrij rondlopen. Maar op 1 april, wanneer kapitein Perceval aanstalten maakt om zijn weg voort te zetten in de richting van Mauritius, ontstaat te land een hevige ruzie tussen luitenant Hopkins en een van de voormalige schipbreukelingen, Mazora. Deze laatste verwijt de kapitein zijn gedrag tegenover de geredden van de Princess of Wales en vooral zijn weigering hen enig menswaardig kledingstuk te verschaffen. Zij hebben gezwogen als beesten, schreeuwt Mazora de luitenant toe, en ze hebben er niet de minste dank voor gekregen, noch enige vergoeding. Hij zal, zodra ze in Mauritius gearriveerd zijn, de zaak bij de Britse gouverneur aldaar aanhangig

maken, dreigt hij. Wanneer de kapitein in kennis van die woedeuitbarsting is gesteld is zijn besluit direct genomen: Mazora mag niet meer aan boord komen. Hij zal worden achtergelaten op Amsterdam-eiland! Dat zorgt meteen voor de nodige consternatie en verbolgenheid onder de schipbreukelingen. Een ogenblik ziet het er zelfs naar uit dat de hoogoplopende emoties op een mouterij zullen uitlopen. Dat zou alleen maar ernstige gevolgen voor de Amerikaanse bemanning kunnen hebben, want die is in de minderheid. Maar het zou voor de Engelsen evenzeer heel wat narigheid voor gevolg kunnen hebben. Het komt evenwel niet zover. Als de Amerikaanse kapitein bij zijn besluit blijft om Mazora achter te laten, treden plots negen andere gezellen naar voor en verklaren zich solidair met de gestrafte. Ook zij willen aan land gelaten worden. En dat gebeurt dan ook. Voor Perceval is dat zeker geen punt van verdere discussie, hij is immers die lastposten kwijt. En inderdaad, zij hebben flink voor hem gewerkt; zonder deze bijkomende 15 werkrachten was hij nooit aan 30 ton vis en 5000 huiden geraakt. Maar als ze allemaal willen opstappen, des te beter vindt hij. Allen? Neen, kapitein Veale, zijn broer Jarvis en matroos Petherbridge verkiezen het verstand hoog te houden en wensen met de Philo door te varen. Nog dezelfde dag laat Perceval het anker lichten...

De achterblijvers op Amsterdam zijn nu geen schipbreukelingen maar vrijwillige ballingen. Is het echt alleen de kledij-affaire die hen zo weerbarstig heeft gemaakt? Voelen ze zich echt ongelukkig, verschoppelingen, marginalen? Ongetwijfeld menen ze door hun geleverde prestaties recht te hebben op een betere behandeling. Terecht overigens! De Amerikaan had hen 'gebruikt' voor eigen doeleinden en winst. Maar moesten ze daarom zo onverstandig reageren? Maar er was toch nog wat anders. Ze hebben inderdaad kunnen meemaken hoe op korte tijd een enorme voorraad robbenhuiden kan bijeengebracht worden. Daar is een hele stuiver mee te verdienen. Soper en Newbee hadden het al eerder door en verkozen daarom op St. Paul te

blijven; eerder dan als berooiden op Mauritius te worden afgezet konden ze evengoed enige tijd op dit eiland doorbrengen en voor eigen rekening trachten enkele honderden dieren te doden. Het is eigenlijk dat soort solidariteit dat ook de negen andere mannen ertoe heeft gebracht op Amsterdam achter te blijven. Ook dit eiland ligt op de redelijk drukke Indiëlijn, zodat ze na verloop van tijd wel zullen opgepikt worden. Het weer is hier ook heel wat gunstiger. En tenslotte zijn ze het inmiddels best gewoon geworden alleen op een eiland te zitten.

In het noorden van Amsterdam-eiland staat nog een hut, daar vroeger neergezet door robbenjagers. Er is hier gelukkig ook veel hout voorhanden zodat ze geen vuur meer hoeven te maken met behulp van vet. En als voornaamste voedsel zijn er wilde varkens, vis en vogels. Ook het weer valt mee. Het is warmer dan op de Crozets, met alvast geen echte winter. Maar er zijn wel heel wat minder robben dan verwacht. Daarentegen krioelt het er van de muizen. Deze ongenode gasten vormen al gauw een ernstige plaag. En welke maatregelen ze ook treffen, ze komen er niet toe hun aantal in te dijken. Hun kledij, noch de robbenhuiden of hun voorraad voedsel zijn veilig voor deze diertjes, die ze, vooral 's nachts, over en weer in de hutten horen lopen, en vermits de schouw een open gat in het lemen dak is, valt nu en dan zelfs een muis van het dak pardoos in het vuur of zelfs in de soepketel. In de omgeving is ook een kolonie van koningspinguïns, maar daar hebben ze dit seizoen niets aan omdat het geen broedtijd is. Verder zijn er de reeds bekende albatrossen en andere zeevogels. Met een lijn vangen ze kreeften die rond het eiland in overvloed voorkomen. Ook andere vis wordt gevangen met een lijn en vishaken door de Amerikaanse kapitein nagelaten. Toch niet zo'n kwade schipper! Behalve de wilde varkens ontdekken ze ook één enkel mannelijk en één vrouwelijk schaap en twee kleintjes. Waarschijnlijk werden ze om dezelfde reden als de varkens op het eiland achtergelaten. Ze worden uiteraard ongemoeid gelaten. De mand broden die ze van de Philo hadden meegekregen

is op 12 mei helemaal leeg, zodat ze weer uitsluitend op vlees en vis zijn aangewezen. Na twee maanden verblijf hebben ze allen veel spijt aan het avontuur begonnen te zijn. De ballingschap op de Crozets duurde te lang om dit verblijf er nog eens bij te kunnen nemen. Maar de enkele schepen die ze soms in de verte zien voorbijvaren merken hun signalen niet op. Het begint er naar uit te zien dat de verlossing wel eens lang op zich zou kunnen laten wachten. Maar op 3 juni 1823 merkt een gezelschap in de verte plots een schip op. Het is nog op een redelijke afstand verwijderd maar de mannen steken toch een groot vuur aan. Het moet opgemerkt zijn want het schip begint de kust te naderen; maar wegens de hevige wind en de sterke branding kan het niet tot vlakbij de kust komen. 's Anderendaags varen ze de kotter tegemoet met een inderhaast geconstrueerd vlot. Want eigenaardig genoeg zet het schip geen sloep uit. Het is al avond als twee mannen erop kunnen plaatsnemen en naar het vaartuig peddelen. De volgende dag komt de kapitein van de kotter aan land. Het is luitenant Anderson, schipper van een nauwelijks 28 ton metende kotter. Hij is meteen ook tweede kapitein van de walvisvaarder King George maar die is in de verte nergens te zien. Beide vaartuigen zijn mekaar uit het oog verloren, legt Anderson uit.

Op weg naar Tasmanië

Maar de man heeft belangrijker nieuws. Wanhopig triest. Drie dagen voordien, op 1 juni, is dezelfde kotter ook voorbij het naburige St. Paul gepasseerd. Daar lag nog een ander schip, de Success, te vissen, buitengaats de kraterbaai. Soper en Newbee, hun vroegere metgezellen, waren op een vlot op weg naar de kotter met de bedoeling aan boord genomen te worden, als plots Newbee van gedacht veranderde; hij wou nog een poos op het eiland blijven om nog meer huiden te verzamelen. Soper daarentegen wou naar huis. Uiteindelijk wist Newbee hem te bepraten en dus maakten ze rechtsomkeer. Aan de kraterrand sloeg door de branding het vlot evenwel

om en beide mannen verdwenen in de golven. Vermits Anderson over geen sloep beschikte riep hij de hulp van de Success in om de twee uit het water te redden, maar vanaf de Success werd teruggeroepen dat ze aan het vissen waren en dat hun sloep te veel had gekost om ze voor een dergelijke operatie te riskeren! Anderson moest vruchteloos toezien hoe de twee mannen voor altijd onder de golven verdwenen. Intriest einde voor twee mensen die nog zoveel van het leven hadden te verwachten en die op de Crozets zich beiden zo hadden ingespannen om hun leven veilig te houden. Het was tevergeefs geweest. Door de onmenselijkheid en de zelfzucht van één schipper waren ze de dood ingegaagd.

Thans komt het erop aan uit te maken wie van de tien mannen met de kotter mee mag. Want het schip is te klein en de mondvoorraad te gering om iedereen aan boord te nemen. Anderson stelt een loting voor tussen de zeven aanwezigen, want de overige drie mannen zijn op jacht. Drie gelukkigen trekken het verlossende strootje: Goodridge, Piller en Baker. De twee laatsten hebben echter angst om op een zo fragiel vaartuigje een lange zeereis te ondernemen en staan hun plaats af aan Walkers en Hooper. Op 5 juni 1823 gaan de drie mannen aan boord van de kotter. Ze nemen drie varkens mee, water, het nodige stookhout en ook hun rechtmatig deel van de verzamelde robbenhuiden. Dan nemen ze afscheid van hun gezellen. Van de oorspronkelijke 15-koppige bemanning van de Princess of Wales zijn er inmiddels twee verdronken en de gebroeders Veale en Petherbridge zijn reeds op Mauritius aangekomen. Zeven matrozen blijven nu nog op Amsterdam achter: Millechant, Norman, Parnell, Baker, de timmerman Piller en de twee Italianen Mazora en Spesinick. Ze zullen na enkele weken door een ander schip opgepikt worden en ook op Mauritius belanden.

De drie overigen verkiezen dus met kapitein Anderson de duizenden kilometers verre tocht naar Australië te ondernemen. Gedurende 36 dagen trotseren de elf mannen de woelige wateren van de Zuidelijke

Indische Oceaan. Het hout geraakt snel op en ze moeten hun varkensvlees rauw eten. Naarmate de tijd verstrijkt wordt ook dat gerantsoeneerd evenals het water. Drie dagen voor land in zicht komt blijven van de ganse mondvoorraad nog slechts enkele stukken brood over en beginnen enkelen, waaronder Goodridge, aan scheurbuik te lijden. Het is dan ook de allerhoogste tijd als op 7 juli 1823 de kust van Tasmanië in zicht komt. In Hobart komen ze eindelijk terug in de beschaafde wereld. Het is een hele opluchting en het bevalt hen in deze kersverse Britse kolonie zodanig dat ze er ook blijven. Althans Hooper en Walkers vestigen er zich definitief. Goodridge blijft zelf toch nog ruim 8 jaar rondhangen in de haven alvorens in 1831 naar zijn geboorteland terug te keren. In nauwelijks een fractie van deze eigenlijke korte tussentijd heeft hij elders een andere matrozenploeg van 16 mannen gevormd, klaar om terug naar die barre Crozet-eilanden te vertrekken.

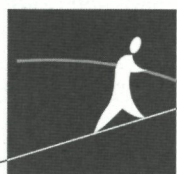
Het avontuur van de Princess of Wales gaat zich nog eens herhalen. Het is het verhaal van de schoener Aventure met als kapitein Fotheringham en zijn tweede in bevel Guillaume Lesquin, van Roscoff in Bretagne....

Wordt vervolgd

R. Thijs



Sociale Dienst
Service Social



Kinderdagverblijven
Crèches



Huisvesting
Logements



Vakanties
Vacances



Welfare



Commercial



Een greep uit de diensten van
**DE CENTRALE DIENST voor
SOCIALE en CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de
**L'OFFICE CENTRAL d'ACTION SOCIALE
et CULTURELLE**

van het Ministerie van Defensie

Voor alle verder informatie kunt u
terecht bij de Directie Evaluatie -
Public Relations

du Ministère de la Défense

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Evaluation-
Relations publiques

CDSCA

Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - Blok F0 - 1120 Brussel

OCASC

Quartier Reine Astrid
Rue Bruyn 1 - Bloc F0 - 1120 Bruxelles

BELGACOM: 02/264 60 58 - 60

BEMILCOM: 9 2820 ext. 6058 - 6061

FAX: 02/264 60 59

e-mail: infocom@cdsca.be

infocom@ocasc.be



Enkele korte berichten

- Het eerste M fregat nl. De Leopold I (ex Karel Doorman) zal in ontvangst genomen worden in Den Helder op 31 maart 2007; de doop is voorzien in april te Zeebrugge in aanwezigheid van een lid van de koninklijke familie. Peter wordt de stad Nivelles. Andere gegevens van het schip : rompnummer F930, call sign ORJP.
- Het tweede fregat is de ex Willem van der Zaan et krijgt de naam Louise-Marie. Peter is de stad St-Niklaas. Rompnummer is F931 en call sign ORJQ.
- De volgende Opendeurdagen van de Marine hebben plaats op 7 en 8 juli 2007 tegelijkertijd met de 100^{ste} verjaardag van de haven van Zeebrugge (7 juli) in aanwezigheid van ZM de Koning.
- Het logistiek ondersteuningsschip Godetia zou naar Zuid-Afrika afvaren in januari 2007 (Uittreksel perscommuniqué Belga dd. 24/08, dat dhr. Flahaut citeert). De Godetia zou bij die gelegenheid o.m. aanleggen in Congo.
- De Wielingen wordt klaargemaakt voor verkoop.
- De Wesp doet belastingstesten voor de M fregatten.
- Dhr. Théophile Aerts organiseert te Dilbeek een Marine expo in samenwerking met Delcom IRP van de Marinecomponent; de tentoonstelling heeft plaats van 14 tot 20 oktober.

Twee nieuwe ondervoorzitters voor de Marineclub



Ferdinand Volbrecht

Na de ontslagname van Dany Vercruyssen als ondervoorzitter bleef de functie een tijdje oningevuld. Op de laatste vergadering van de raad van bestuur stelden twee bestuursleden zich kandidaat om als ondervoorzitter te fungeren nl. Ferdinand Volbrecht en André Zeebroek.

Gezien beiden reeds andere taken vervullen in de club –Fernand als adjunct-zaakvoerder en verantwoordelijk voor het goede verloop van de feesten, en André als verantwoordelijke voor het materiaal–, werd beslist beide heren tot ondervoorzitter te benoemen. Voorzitter blijft nog steeds de dynamische Gustaaf Van Genck.

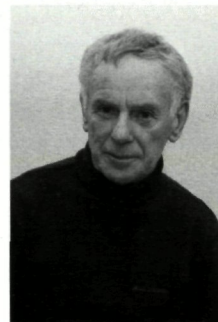
Ter herinnering : de 'Vlootbaar' is open elke vrijdag van 15 tot 21 uur en op zondag van 10u30 tot 13 uur. Marineclub 3^{de} en 23^{ste} Linierregimentsplein 8400 Oostende - Tel /Fax 059/56.32.65

E-mail : marcluboostende@skynet.be

En bref

- La première M frégate, le Leopold 1 (l'ex-Karel Doorman), sera réceptionnée à Den Helder le 31 mars 2007 et son baptême est prévu en avril 2007 à Zeebruges avec présence du d'un membre de la famille royale. Sa ville marraine sera Nivelles. Autres données du navire : n° de coque F930, call sign ORJP.
- La seconde frégate, l'ex-Willem van der Zaan, sera rebaptisée Louise-Marie. Elle aura pour ville marraine Sint-Niklaas. N° de coque F931 et call sign ORJQ.
- Les prochaines Journées Internationales de la Base Navale de Zeebruges auront lieu les 7 et 8 juillet 2007, en même temps que les fêtes du 100^{ème} anniversaire du port de Zeebruges (7 juillet) en présence de SM le Roi.
- Le navire de soutien logistique Godetia partirait en Afrique du Sud en janvier 2007 (Extrait d'un communiqué Belga du 24/08, citant Mr. Flahaut). Le Godetia ferait notamment escale au Congo.
- Le Wielingen est préparé pour la vente
- Le Wesp effectue des essais de charge pour les M fregates.
- A Dilbeek, Mr Théophile Aerts organise une expo Marine en collaboration avec le Delcom IPR de la Composante Marine, l'exposition se déroulera du 14 au 20 octobre.

Deux nouveaux vice-présidents pour le Marineclub



André Zeebroek

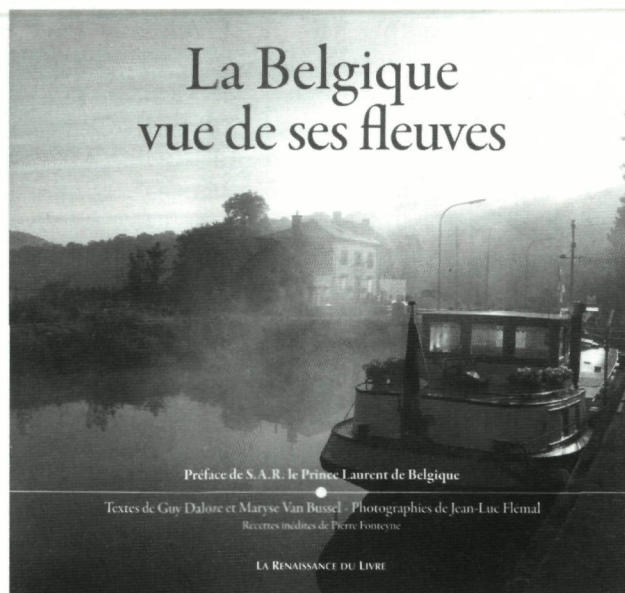
A la suite de la démission de Dany Vercruyssen comme vice-président, la fonction est restée vacante quelque temps. Lors de la dernière réunion du conseil d'administration, deux membres posèrent leur candidature à ce poste : Ferdinand Volbrecht et André Zeebroek. Comme ceux-ci remplissent déjà d'autres tâches au club –Fernand comme adjoint-gérant et responsable du bon déroulement des événements et André comme responsable de la logistique– il fut décidé de les nommer tous les deux à ce poste. Le président reste toujours le dynamique Gustaaf Van Genck.

Pour rappel : le 'Vlootbaar' est ouvert le vendredi de 15 à 21h et le dimanche de 10h30 à 13h.

Marineclub 3^{ème} et 23^{ème} Linierregimentsplein 8400 Oostende – Tél/Fax 059/56.32.65

E-mail : marcluboostende@skynet.be

La Belgique vue de ses fleuves



Notre ancienne Présidente est co-auteur d'un excellent ouvrage. Le livre est une vision personnelle de notre pays tel qu'on le vit et qu'on le voit depuis ses fleuves, rivières et canaux.

C'est d'abord un album de superbes photographies prises au fil de l'eau, complété de descriptions et mises en perspective truffées d'anecdotes et de souvenirs, et agrémentées de recettes originales basées sur des produits de terroir. Photos, cartes, récits, citations et recettes mettent le parcours en valeur, au travers du regard d'auteurs très différents : une Damar qui fut la première femme officier supérieur à la Défense (Maryse Van Bussel), un journaliste qui a dirigé le service politique de la Libre Belgique (Guy Daloze), un photographe indépendant travaillant régulièrement pour la Libre Belgique (Jean-Luc Flémal), un infographiste (Didier Lorge) et un maître cuisinier (Pierre Fonteyne).

Le livre permet plusieurs lectures : l'image, la cartographie, la vie, l'histoire, la culture, la gastronomie, le tourisme, la batellerie, la plaisance, etc.... C'est tout simplement l'œuvre d'amoureux de la Belgique et de ses fleuves.

« Le mérite des auteurs de 'La Belgique vue de ses Fleuves' est d'initier les lecteurs à un regard holistique, débordant du lit des cours d'eau vers l'environnement voisin, qu'ils ont contribué à façonner. Cette notion essentielle de complémentarité entre les environnements intellectuel et physique –en laquelle j'ai foi et que je m'évertue à défendre par tous les moyens– est le meilleur garant de l'avenir de notre territoire et de ceux qui l'habitent » : extrait de la préface de S.A.R. le Prince Laurent de Belgique, président de l'IRGT (Institut royal pour la Gestion durable des Ressources naturelles et la Promotion des Technologies propres).

Onlangs verscheen het boek 'La Belgique vue de ses fleuves' (België gezien vanaf zijn stromen), een prachtig album samengesteld door onze voormalige Voorzitter, Maryse Van Bussel, enkele dagbladjournalisten, een meesterkok en uiteraard een fotograaf. Het geeft een beeld van ons land zoals men het beleeft en ziet en is rijk geïllustreerd met prachtige foto's van onze stromen, rivieren en kanalen, dit alles doorspekt met leuke anecdotes en herinneringen, en originele recepten op basis van streekproducten. Kortom, het werk van mensen die van België en van zijn stromen houden. Het boek is enkel beschikbaar in het Frans.

La Belgique vue de ses fleuves

Textes de Guy Daloze et Maryse Van Bussel

- Photographies de Jean-Luc Flémal - Recettes inédites de Pierre Fonteyne.

Collection L'Esprit des Lieux, 25x29cm, 128 pages couleurs - Prix: 29,50 euros

(Ce livre est uniquement disponible en français)



SCHEEPSBOUWKUNDIG STUDIEBUREAU

- ⊗ ENGINEERING
- ⊗ PLANNING
- ⊗ BUDGETTERING
- ⊗ BEREKENINGEN
- ⊗ SUPERVISIE

Wij beschikken over volgende computersystemen:

AutoCAD ⊗ Microstation ⊗ Nupas

MULTI NV

WINNINGLAAN 11
9140 TEMSE

T +32 (0)3 710 58 10
F +32 (0)3 710 58 11

INFO@MULTI.BE
WWW.MULTI.BE

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
KURSIS	M51	LIT	26/06/2006	7/07/2006	ZEEBRUGGE
BLAZER	P279	UK	2/07/2006	4/07/2006	BRUGGE
EXPLOIT	P167	UK	2/07/2006	4/07/2006	BRUGGE
EXPRESS	P163	UK	2/07/2006	4/07/2006	BRUGGE
PUNCHER	P291	UK	2/07/2006	4/07/2006	BRUGGE
BITER	P270	UK	6/07/2006	8/07/2006	BRUGGE
CHARGER	P292	UK	6/07/2006	8/07/2006	BRUGGE
BULTA	P04	LAT	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
CATTISTOCK	M31	UK	7/07/2006	10/07/2006	OOSTENDE
CORNWALL	F99	UK	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
DILLINGEN	M1065	GE	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
EGLANTINE	A771	FR	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
GLYCINE	A770	FR	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
KURSIS	M51	LIT	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
LODE	P02	LAT	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
LUYMES	A803	NL	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
LYNX	A751	FR	7/07/2006	10/07/2006	ZEEBRUGGE
BITER	P270	UK	8/07/2006	9/07/2006	OOSTENDE
CHARGER	P292	UK	8/07/2006	9/07/2006	OOSTENDE
VAN GALEN	F834	NL	8/07/2006	9/07/2006	ZEEBRUGGE
ARROMANCHES	L105	UK	11/07/2006	12/07/2006	OOSTENDE
PEREKOP	200	RF	4/08/2006	7/08/2006	ZEEBRUGGE
PEREKOP	200	RU	4/08/2006	7/08/2006	ZEEBRUGGE
SULEV	M312	EST	12/08/2006	25/08/2006	ZEEBRUGGE
SULEV	M312	EST	12/08/2006	25/08/2006	ZEEBRUGGE
AMERIGO VESPUCCI	A5312	IT	19/08/2006	22/08/2006	ANTWERPEN
FALKEN	S02	SW	19/08/2006	24/08/2006	ANTWERPEN
ISKRA	253	PL	19/08/2006	24/08/2006	ANTWERPEN
SAGRES	A520	POR	19/08/2006	22/08/2006	ANTWERPEN
ACHARNE	A693	FR	15/09/2006	18/09/2006	ANTWERPEN
BORDA	A792	FR	15/09/2006	18/09/2006	BRUGGE

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

CPF	J.	CLAUS	26/06/2006	1MC	M.	COUCKE	26/06/2006
KVK	L.	GOUSSAERT	26/06/2006	1MC	V.	DELAGRENSE	26/06/2006
1OM	E.	DEPOORTER	26/06/2006	1MC	F.	DEMAEGHT	26/06/2006
1MP	S.	DURIAU	26/06/2006	1MC	T.	EECLOO	1/09/2006
1OM	K.	ROOSE	26/06/2006	1MC	M.	FRESON	26/06/2006
1OM	R.	STEYAERT	26/06/2006	1MC	D.	Ghesquiere	1/09/2006
1MC	D.	ADRIAENS	26/06/2006	1MC	R.	HOCK	1/09/2006
1MC	F.	ARVICUS	26/06/2006	1MC	K.	JOSENS	1/09/2006
1MC	T.	BAEYENS	1/09/2006	1MC	F.	KELLERMAN	26/06/2006
1MC	T.	CABU	26/06/2006	1MC	P.	KIMPE	26/06/2006

1MC	B.	LEJEUNE	26/06/2006
1MC	I.	LEPOUTRE	26/06/2006
1MC	O.	SANDER	26/06/2006
1MC	B.	SIMON	26/06/2006
1MC	G.	THIRRY	26/06/2006
1MC	C.	VAN LOMBERGHEN	26/06/2006
1MC	E.	VAN LOOCKE	26/06/2006
1MC	M.	VANACKER	26/06/2006
1MC	T.	VANDAELE	26/06/2006
1MC	F.	VERKOUILLE	26/06/2006
1MC	G.	VERMOOTE	26/06/2006

1KC	E.	BERNAERTS	26/06/2006
1KC	S.	BRUSSELMAN	26/06/2006
1KC	C.	DEBRUYNE	26/06/2006
1KC	S.	DOOMS	26/06/2006
1QC	M.	KOC SIS	26/06/2006
1KC	S.	LA FORCE	26/06/2006
1KC	P.	VAN STICHEL	26/06/2006
KMT	C.	DE VRIEZE	26/06/2006
1MT	S.	BABIC	1/08/2006
1MT	A.	DEL'HAYE	5/07/2006
1MT	E.	SANCHEZ BUENO	1/08/2006

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



1LZ D. BAEYENS



1MC M. GOYENS



1MP P. MOUCHON



1OM R. KUYNS



1MC M. DELMOTTE



1MC R. TIMMERS



MTC F. CROL

MPC J. BAURANT
1OM G. ORBAN
1MC D. MAESEN
MTC A. BARATTO

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

1MC C. DELANOEIJE
1MC(B.D.) G. JACOBS
1MC(B.D.) J. PERRAUX
1MC(B.D.) M. PROVINCIAEL
1MC J. VANDEWALLE
1MC(B.D.) J. WILLAERT

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:

1QC P. FOUGNIES

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. IOM - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - Sint-Stevens-Woluwe
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef (b.d.) - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - HOUTAIN-LE-VAL
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BERGEZ J. Korvetkapitein - BRUGGE (Sint-Michiels)
BERO M. - OOSTENDE
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - VLISSEGEM
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHES B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppormeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BROUCKE D. - ASSEBROEK
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CAEYZEELE-BERTHELS F. - BOEZINGE
CALLIER E. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CAUWELS E. - DE PINTE
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU
CLAREMBEAUX M CPF RHR - AYWAILLE
COGGHE C. Kwartiermeester - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CORNEZ Ph. Capitaine de frégate - OOSTENDE
Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
DAMMAN-KONINGS - KOEKELBERG
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BIE R. - BRUXELLES
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES
DECLERCK F. 1LZ(R) - LANGEMARK-POELKAPELLE
DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
DECROLY P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - RHODE ST. GENESE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de HEMPTINNE - Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DE METS A. Korvetkapitein - VARSENARE
DENAUIW J.-L. Eerste meester chef - JABBEKE(Snellegem)

DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DE VOS J. Kapitein-ter-zee - DAMME
DE WACHTER M. Dhr. - MERKSEM
DE WACHTER W. - BORGERHOUT
DHONT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DREESSEN-HERRLING R. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
DUBOIS M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - BELGRADE
DUHOUX J.M. - KNOCKE-HEIST
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
DUMONT-MAROTTE C. Mme Vve Capitaine de vaisseau (e.r.) - BRUXELLES
DUSAUCOIS J.CL. - LESSINES
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
FAICT M VTZ(R) - BRUGGE
FALASCA A. - CHIEVRES
FILIAERT N.V. - GENT
GACAS J. Vaandrig-ter-zee - MOERBEKE-WAAS
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
GHEYSSENS G. - ITTERBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - SINT STEVENS-WOLUWE
GROESEMANN M. CPT CRCM - IXELLES
HACHA Ch. - HERENT
HAP V. Fregatkapitein - ASSEBROEK
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - WILRIJK
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS SODALES-ROYAL NAVY SECTION BELGE - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
HEUSDENS R. - LA GLEIZE
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUEAU DE LEHAIE Cl. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - MONS
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
JANSSENS P. - KAPellen
KARPEZ N. Oppormeester chef (b.d.) - LOPPEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LEDoux D. - RIVIERE
LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
LE HARDY DE BEAULIEU VCTE - GOSSELIES

LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
 LEKEUX R. - OTTIGNIES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LIENART J.-C. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
 LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
 MARLIER J.M. - SOIGNIES
 MARSIA L. Capitaine de vaisseau - VIRGINAL-SAMME
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. -
 BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 MICHIJSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN
 ZEEMACHT KEMPEN - GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 OTS S. Korvetkapitein - VLISSEGEM
 PANESI R. - OOSTENDE
 PELS A Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN 6
 PERMENTIER-SCHALTIN F.- AALST
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PIRONGS P. - OEVEL (WESTERLO)
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 QUAIRIAUX B. - BRAINE-LE-CHATEAU
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REYNIERS O. - SINT-NIKLAAS
 ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD
 ROTEN L. - SCHERPENHEUVEL
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SANDRAS Ph. - BREDENE
 SAUWEN J. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart -
 KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de frégate(R) - OOSTENDE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. MTC - HEIST-AAN-ZEE
 SUYS S. Korvetkapitein - ASSEBROEK
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) -
 TERVUREN
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 «THE NELSON SWEEPERS» - TIENEN
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R)
 BRAINE L'ALLEUD
 THYS R. - EDEGEM
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe
 Erefregatkapitein OOSTENDE
 VAN BELLE-VAN DEN BOGAERDE L. -
 SINT-AMANDSBERG
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (R) - GENT
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 MECHELEN
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK

VAN DER BEKEN-SANDRAS - BOUSSU
 VANDERPERREN F Korporaal Chef (b.d.) STERREBEEK
 ZAVENTEM
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDERWAL J. - OOSTENDE
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - CONCARNEAU
 FINISTERE
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (e.r.) -
 OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein -
 BOVEKERKE
 VAN SPRANG J. - GENT
 VANTORRE A. - OOSTENDE
 VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT
 - MORTSEL
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES
 VERRIEST H. - OOSTKAMP
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee (R) - ANTWERPEN
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN
 ZEEMACHT OOSTENDE
 WARNAUTS P. Amiral de division - BRUGGE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE ASBL -
 LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 15 september 2006
 Clôture à la date du 15 septembre 2006



EADS Defence Electronics. The Innovative Power.

En tant que fournisseur de technologie de premier rang nous développons des senseurs, des systèmes d'avionique et appareils de guerre électronique pour toutes plates-formes déployées par les forces armées autour du monde.

Avec des solutions innovatrices nous vous aidons à effectuer vos missions avec succès.

Als eersterangs leverancier van technologie ontwerpen wij sensoren, luchtvaart-elektronica en apparatuur voor elektronische oorlogsvoering voor alle platformen die door strijdkrachten wereldwijd ingezet worden.

Met innovatieve oplossingen helpen wij U om uw missies succesvol uit te voeren.

Defence Electronics, a Business Unit of the Defence & Security Systems Division.
www.eads.com de@eads.com

EADS

Defence Electronics
D-89070 Ulm

Phone: +49 (0) 731. 392-3900

Fax: +49 (0) 731. 392-203900

EADS Defence & Security Systems Belgium NV

Siemenslaan 16

B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50.831-802

Fax: +32 (0) 50.831-803